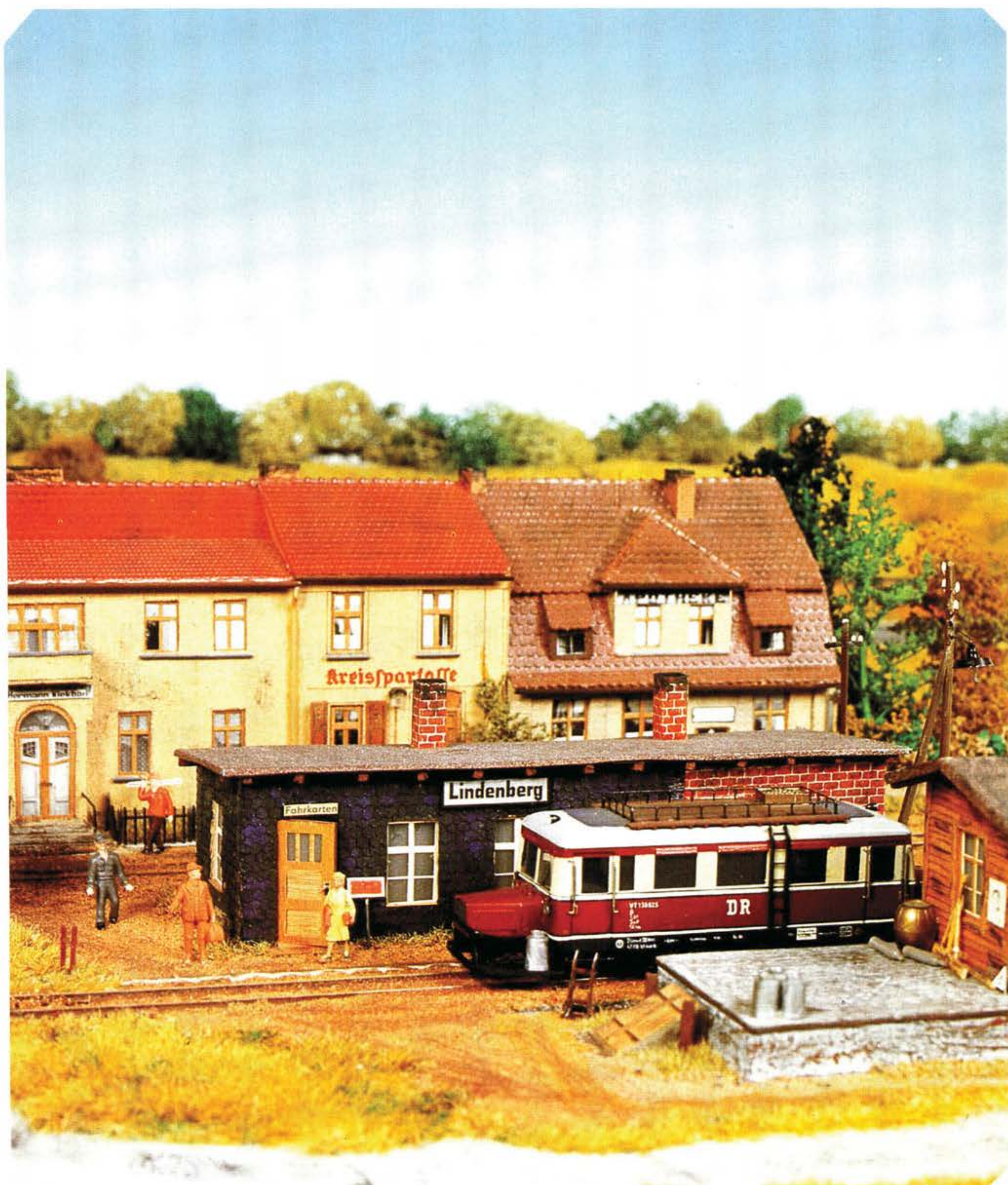
6
89

transpress

modell eisenbahner

Messeberichte

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M



Die Budapester Schlange

Liebevoll bezeichnen die Budapester ihre Standseilbahn als „Silko", was soviel wie Schlange heißt. Dieses Verkehrsmittel war im Jahre 1870 als zweite Personenstandseilbahn der Welt in Betrieb genommen worden. Ursprünglich wurde die regelspurige Bahn mit einer 30 PS starken Dampfmaschine betrieben. 1944 mußte der Betrieb infolge von Bombenschäden eingestellt werden. Bereits drei Jahre später sollte die Standseilbahn wieder hergerichtet werden. Doch damals gab es wichtigere Bauvorhaben. Als dann zu Beginn der 80er Jahre die Rekonstruktion des zum Königspalast gehörenden Burgviertels vorbereitet wurde, konnte auch der Wiederaufbau der Standseilbahn berücksichtigt werden (siehe „me" 10/86, S. 16). Fahrzeuge und Bahnanlagen sind im alten Stil neu entstanden; die Stationsgebäude wurden den alten Straßenbahnendstellenhäusern nachempfunden. Die Kabinen bestehen aus Holz und Messing; sie entsprechen den einstigen Fahrzeugen. Ein 50-kW-Gleichstrom-Motor ermöglicht den Bahnbetrieb.

1 Die Standseilbahn erreicht die Talstation. Bei einer Länge von 101 m überwindet dieses Verkehrsmittel einen Höhenunterschied von 50,5 m.

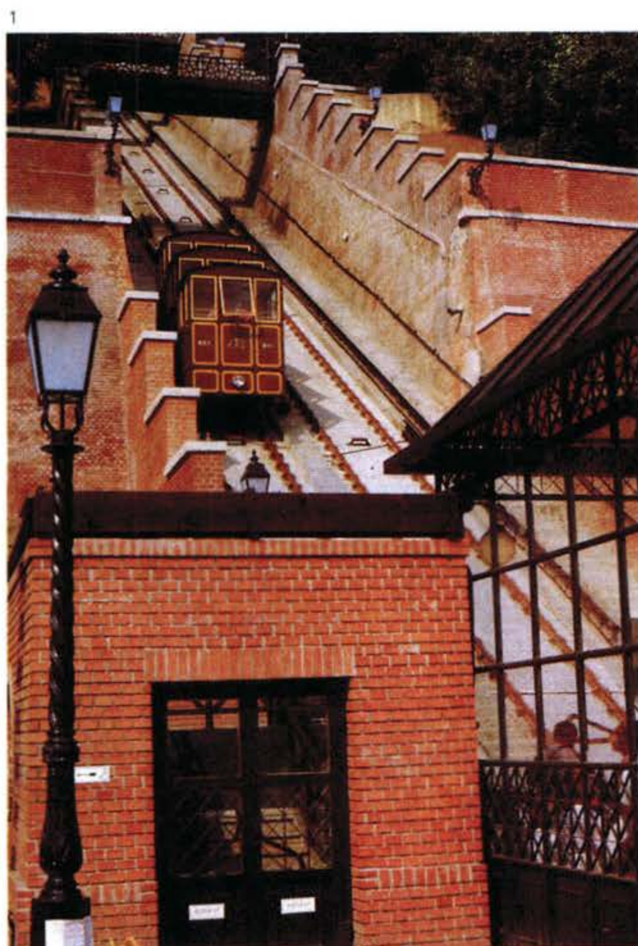
2 Ein Wagen in der Bergstation. Deutlich zu sehen ist die abgestufte Bauweise des Fahrzeugs.

3 Das Gebäude der Bergstation. Im Keller sind der Antriebsmotor, die Regelungs-, Steuerungs- sowie Einspeisungsanlage untergebracht. Hier endet auch das 29 mm starke Förderseil.

4 Blick auf das Gebäude der Talstation am Clarz Ádámter, ein Hauch von Nostalgie ist unübersehbar. Bis zum Endpunkt der Bahn benötigt man 43 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 3 m/s.

Text und Fotos: Chr. Lohse, Schulzendorf

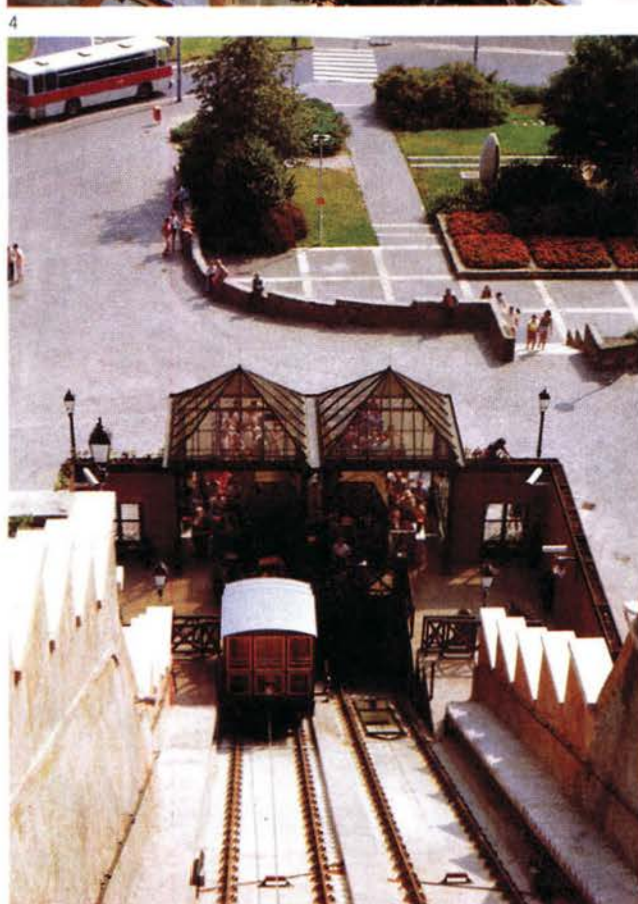
1



2



4



3



modell eisenbahner **inhalt** **6/89**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leserinformationen	2
literatur	Rezensionen	33
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	34
anzeigen	suche/biete/tausche	35

eisenbahn

aktuell	Leipziger Frühjahrsmese 1989	8
kurzmeldungen	DDR und Ausland	3
mosaik	Die Mohren hatten ihre Schuldigkeit getan Im Wandel der Zeiten	4 5
historie	Die Baureihe 44 im Bw Eberswalde Erinnerungen an Pollo 150 Jahre Eisenbahn Leipzig–Dresden 2. Teil	6 11 14
fahrzeugarchiv	5. Folge: Der Akkumulatortriebwagen der K. Sächs. Sts. E. B.	17

modellbahn

aktuell	Leipziger Frühjahrsmesse 1989	28
anlage	$H0_e$-Heimanlage Kyritz–Lindenberg Eine Gartenbahn entsteht 5. Teil	25 30
tips	Vervollkommnung einer Kleingartenanlage in H0, H0-BR 89.2 als Museumslokomotive im Modellbahn-Bw Waldgestaltung, BR 250	24 29
international	Ein bemerkenswerter Modellbahn-Güterwagen von Märklin	36
vorbild-modell	Die Brückenbauten des Bahnhofs Erfurt West	21

Titelbild
Ein Blick auf die H0/$H0_e$-Heimanlage von Hans Weber aus Berlin. Im Schmalspurbahnhof Lindenberg steht der während der Schulzeit verkehrende T 4455 abfahrbereit nach Hoppenrade. Links neben der Kreissparkasse befindet sich das bekannte Gasthaus „Zur Eisenbahn". Mehr über die einzigartige Anlage erfahren Sie auf den Seiten 24 bis 26 dieser Ausgabe. Erinnerungen an das Vorbild, dem Pollo, sind auf den Seiten 10 bis 13 festgehalten.
Foto: V. Thie, Berlin

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 4. 5. 1989
Geplante Auslieferung: 7. 6. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes 7/89: 6. 7. 1989

Bezugsmöglichkeiten
DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel.
Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR-7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.

Im Gespräch mit Lesern

Am 18. März 1989 fand im Rahmen einer Mitgliederversammlung der ZAG 2/13 „Freunde der Eisenbahn" Cottbus ein Leserforum mit der Zeitschrift „modelleisenbahner" statt. 25 Freunde der großen und kleinen Eisenbahn diskutierten darüber, wie der „me" noch interessanter und aktueller gestaltet werden kann. Berechtigte Kritiken an der Modellbahnindustrie und mehr Informationen über deren internationale Entwicklung sollten im „me" wieder mehr berücksichtigt werden. Mit den meisten Beiträgen sind die Freunde jedoch einverstanden. Obwohl derzeit nicht realisierbar, hat die Redaktion volles Verständnis für den Wunsch der Leser, die Papierqualität des Schwarzweißteils der Zeitschrift zu verbessern.
Ähnliche Äußerungen waren während eines Leserforums zu hören, das im Rahmen einer Funktionärsberatung des DMV-Bezirksvorstandes Erfurt am 15. April 1989 in der Bezirksstadt mit 125 Freunden auf der Tagesordnung stand. Einmal mehr zeigte sich, daß die offene Diskussion über vorhandene Probleme und Wünsche gegenseitiges Verständnis wecken und neue Möglichkeiten für eine vielfältig gestaltete Zeitschrift erschließen helfen.
Zuvor erläuterte der Generalsekretär des DMV, Manfred Neumann, die gegenwärtige und künftige Arbeit des Verbandes. Dabei standen die Beiträge des DMV zur Traditionspflege und zur Entwicklung der Modellbahnindustrie ebenso im Vordergrund wie eine künftige Reduzierung der Verwaltungsarbeit zugunsten unseres Hobbys, das im Freizeitleben unseres Landes zunehmend an Bedeutung erlangt.
me

Zum dritten Mal in Berlin

Obwohl einige Leser an einen Aprilscherz glaubten, ist das dritte Modellbauerforum des Bezirksvorstandes Berlin und der Redaktion „modelleisenbahner" am 1. April 1989 eine erfolgreiche Sache geworden. 18 Modellbauer haben daran teilgenommen, unter ihnen sogar vier Freunde aus Halle (S.) und Stralsund.
Wenn man einmal von dem freundlich gestalteten Raum und dem gereichten Imbiß absieht, war durch die aufgeschlossene Atmosphäre der Anwesenden und der vielen Modelle sofort die richtige Stimmung vorhanden. Modelle der Nenngrößen H0, $H0_e$, 0 und II fanden gegenseitig ihre Bewunderer. Besonders interessant waren die im Rohbau befindlichen Exponate.
Neben Triebfahrzeugen und Wagen wurde auch eine Signalanlage mit Bildstellwerkteil vorgestellt, die exakt nach dem Signalbuch entstand. Hier ließ jeder jeden in die Karten gucken. Und fest steht auch, daß neue Ideen für zukünftige Modelle mit nach Hause genommen wurden.
Allerdings gibt es auch Kritisches zu vermerken. Alle Anwesenden waren Mitglieder des DMV. Wir waren unter „uns", was keinesfalls beabsichtigt war. Denn wir haben diese Zusammenkünfte nicht nur für organisierte Modellbauer geschaffen, sondern wollen alle Interessenten erreichen. Wir möchten unser Wissen weitergeben und hoffen, daß auch wir Anregungen erhalten. Darum stimmt es traurig, daß Sie, liebe Modellbauer und Eisenbahnfans, nicht den Mut oder die Zeit zu einem Besuch gefunden hatten. In abgewandelter Form eines klugen geflügelten Wortes gilt hier der Wahlspruch: „Der Erfahrungsaustausch ist der halbe Weg zu einem Modell, das die Industrie nicht fertigt."
Fassen Sie sich deshalb ans Herz, planen Sie im Frühjahr 1990 den Besuch unseres Forums ein und achten Sie aufmerksam auf unsere Ankündigung. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.
Abschließend sei besonders den Freunden der Arbeitsgemeinschaft 1/64 des DMV für die Vorbereitung der gut organisierten Veranstaltung gedankt.
E. Schalow, Vorsitzender der Kommission für Wettbewerbe beim Bezirksvorstand Berlin und Mitglied der Präsidiumskommission für Wettbewerbe

Geben und nehmen



Liebe Leser!

In zwei Monaten ist es soweit. Der Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten mitten auf dem Alexanderplatz – es ist der zwanzigste – erwartet am 25. August 1989 seine Besucher. Daß der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, eingeschlossen die Redaktionen „Der Deutsche Straßenverkehr", „modelleisenbahner" und „Fahrt frei", sowie die Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg" des DMV dabei sind, ist für die daran beteiligten Kolleginnen und Kollegen selbstverständlich. Es geht um eine gute Sache, um hilfebedürftige Journalisten in Asien, Afrika und Lateinamerika.
Auch diesmal sind uns alle Besucher aus nah und fern herzlich willkommen.
Natürlich freuen wir uns wiederum auf Ihre Spende. Bis zum 15. August 1989 kann sie an die Redaktion „modelleisenbahner" geschickt oder nach Vereinbarung bei uns abgegeben werden. Für Ihre Hilfe danken wir Ihnen schon jetzt.
Redaktion „modelleisenbahner"

Mit Dampf und Diesel ins Oderland

Anläßlich des 40. Jahrestages der DDR und dem 20. Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten finden am 19. und 20. August 1989 Solidaritätsfahrten der Redaktion „Fahrt frei" und der Reichsbahndirektion Berlin statt.
Es verkehren täglich zwei Züge von Berlin-Lichtenberg nach Kietz und zurück mit Fotohalt in Müncheberg (Mark). Auf dem Bahnhof Kietz ist eine Fahrzeug-Ausstellung unter dem Motto „Eisenbahn zum Anfassen" vorgesehen. Teilnehmerkarten werden ab 11. August auf dem S-Bahnhof Berlin-Alexanderplatz verkauft. Solidaritätsfahrpreis: 15.00 Mark für Erwachsene, Kinder (bis 10 Jahre) 7,50 Mark.
Weitere Einzelheiten werden noch rechtzeitig in der Tagespresse und „Fahrt frei" sowie auf Aushängen veröffentlicht.
D. K.

75 Jahre Omnibusbetrieb in Dresden

Am 1. April 1989 präsentierte der Dresdner Altmarkt Ungewöhnliches: 24 Fahrzeuge, darunter 20 Omnibusse verschiedener Bauarten und vier Spezialtransporter, wurden unbestritten zum Publikumsmagnet. Eine Rundfahrt mit allen Fahrzeugen in der Dresdner Altstadt bildete den Abschluß dieser großen Schau. Parallel dazu fand ein dreistündiges Kolloquium statt, das dem Omnibus gewidmet war. Referenten waren die Kollegen Klotzsche, Stadtrat für Transport- und Nachrichtenwesen in Dresden, Dr. sc. Ritschel, Betriebsdirektor des Verkehrsbetriebes Dresden, Dr. Kirchberg und Dr. Torges von der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden sowie Kollege Schindler vom Verkehrsmuseum Dresden.
wdm.

Falschinformationen statt Tatsachen

In den zurückliegenden Monaten erschienen in mehreren Zeitschriften und Zeitungen des deutschsprachigen Auslands verschiedene Kurzbeiträge, nach denen einige Eisenbahnmuseumsfahrzeuge der DDR, u. a. die Lokomotive 01 2137, in die Bundesrepublik Deutschland verkauft werden sollen.
Die Leitung der Deutschen Reichsbahn bat uns mitzuteilen, daß diese Informationen erfunden wurden und absolut nicht der Tatsache entsprechen.
Alle derzeit als Eisenbahnmuseums- und Traditionsfahrzeuge erfaßten Lokomotiven und Wagen bleiben als kulturelles Erbe zum Zwecke der Traditionspflege in der DDR erhalten und werden – soweit noch nicht geschehen – in den nächsten Jahren Schritt für Schritt restauriert.
me

Herzliche Glückwünsche

Am 21. Mai 1989 feierte unser geschätztes Beiratsmitglied Wolfgang Petznick seinen 60. Geburtstag. Der gelernte Lokomotivschlosser ist seit mehr als drei Jahrzehnten in der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn im Ministerium für Verkehrswesen tätig und hatte maßgeblichen Anteil an der Rekonstruktion verschiedener Dampflokomotiven der DR in den 60er Jahren.
Seit 1981 gehört Wolfgang Petznick dem Redaktionsbeirat des „modelleisenbahners" an. In dieser ehrenamtlichen Funktion steht er der Redaktion stets mit Rat und Tat zur Seite. Hierfür sei ihm an dieser Stelle besonders gedankt.
Die Redaktion „modelleisenbahner" gratuliert dem Jubilar auch im Namen des Herausgebers der Zeitschrift, dem DMV, sehr herzlich. Für die Zukunft wünschen wir Wolfgang Petznick vor allem Gesundheit, viel Erfolg bei seiner verantwortungsvollen Tätigkeit und uns eine weitere gute Zusammenarbeit im Interesse unserer Leser.
Redaktion „modelleisenbahner"

Neues Exponat für das Verkehrsmuseum

Rechtzeitig zur großen Fahrzeugparade anläßlich des 150jährigen Bestehens der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Riesa wurde der „Goliath" fertiggestellt. Dieser Wagen ist am 9. Februar 1989 vom Raw „7. Oktober" Zwickau an das Verkehrsmuseum Dresden übergeben worden (Abb. 1). Das Fahrzeug gehört zu jenen Großraumsattelwagen, die ab 1924 unter maßgeblicher Mitwirkung des Eisenbahnfachmanns Laubenheimer entwickelt wurden und aus denen ab 1926 der Einheitswagen für Kohle hervorging. Durch Einsatz von Silizium-Stahl und von Lenkachspaaren anstelle von Drehgestellen konnte die Eigenmasse auf 19,0 t reduziert und damit die Tragfähigkeit auf 60 t angehoben werden. Durch seine kurze Baulänge von 10,0 m erreichte der Wagen optimale Werte von 20 t Achslast und von 8,0 t/m Meterlast. Das günstige Verhältnis von Gesamtmasse zur Länge über Puffer wurde für Selbstentladewagen nicht mehr übertroffen. Damit stellt das Fahrzeug eine ingenieurtechnische Spitzenleistung dar und steht am Anfang der modernen Großraumwagenentwicklung. Wagen mit diesen technischen Parametern erforderten jedoch eine Tragfähigkeit des Oberbaus von 20 t Achslast (heute Achsfahrmasse) und von 8 t/m Meterlast (heute Fahrzeugmasse je Längeneinheit).
Die Preußischen Staatsbahnen hatten bereits um die Jahrhundertwende damit begonnen, den Oberbau entsprechend zu verstärken.
Wh., Foto: R. Heinrich, Steinpleis

Höheres Niveau für den Reiseverkehr

Zur Verbesserung des Personenverkehrs sind im vergangenen Jahr in der UdSSR neue Strecken in Betrieb genommen worden, darunter Moskau–Nowy Urengoi, Chabarowsk–Nerjungri, Wolgograd–Kulsary und Machatschkala–Adler. In diesem Jahr kommen die Strecken Tomsk–Adler, Kuibyschew–Nishnwartowsk, Tschernigow–Moskau und Moskau–Labytnangi (Autonomer Bezirk der Jamal-Nenzen) hinzu. In den Sommerspitzenzeiten werden 137 Züge zusätzlich in die Haupturlaubergebiete fahren. Die Zahl der verlängerten Züge mit 20 bis 25 Wagen wird weiter erhöht. Im vergangenen Jahr waren es 145 Züge, wodurch täglich Fahrkarten für 100 000 Fahrgäste zusätzlich zum Verkauf angeboten werden konnten. In diesem Jahr wird die Zahl dieser Züge auf 179 und bis zum Ende des Planjahrfünfts auf 200 steigen.
Jetzt geht es vor allem um höhere Zuggeschwindigkeiten. Wertvolle Erfahrungen wurden z. B. auf der Strecke von Moskau nach Leningrad gewonnen. Die Schnellzüge legen die 650 km in nur drei Stunden und 50 Minuten zurück. Das Komplexprogramm „Progress" sieht u. a. vor, daß bis zum Ende des Planjahrfünfts mehr als 60 Züge vor allem von Moskau nach der Krim, nach dem Kaukasus, nach Brest, Kiew, Tschop und Riga eine Geschwindigkeit von 160 km/h fahren. Noch in diesem Jahr werden in Tbilissi, Krasnodar, Irkutsk und einigen anderen Städten neue Bahnhöfe übergeben.
me

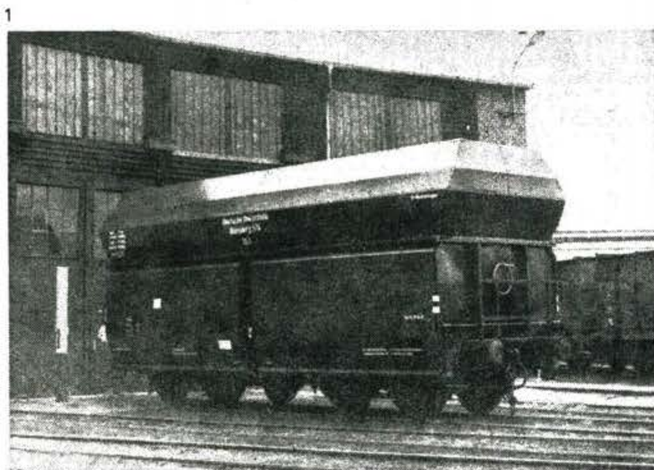
Metro in Alma-Ata

Als 15. Stadt der Sowjetunion erhält die Hauptstadt von Kasachstan eine Metro. Der erste Spatenstich ist auf dem Gelände der künftigen Station Oktjabrskaja vollzogen worden. Die Strecke in die Neubaugebiete im Westen der Stadt wird zunächst 8 km lang sein, später dann 40. Insgesamt sind die Metrostrecken in der UdSSR 474 km lang und haben 323 Stationen. Davon gibt es in Moskau 217 km und 135 Stationen. 1988 sind hier 4,4 km und drei Stationen hinzugekommen. 1989 wird der letzte Fernbahnhof, Sawjolowsk, an das Metronetz angeschlossen.
In der usbekischen Hauptstadt Taschkent ist inzwischen mit dem Bau der dritten Metrolinie begonnen worden. Sie wird das Zentrum der Stadt mit den neuen Wohngebieten im Norden verbinden, rund 10 km lang sein und acht Stationen haben.
me

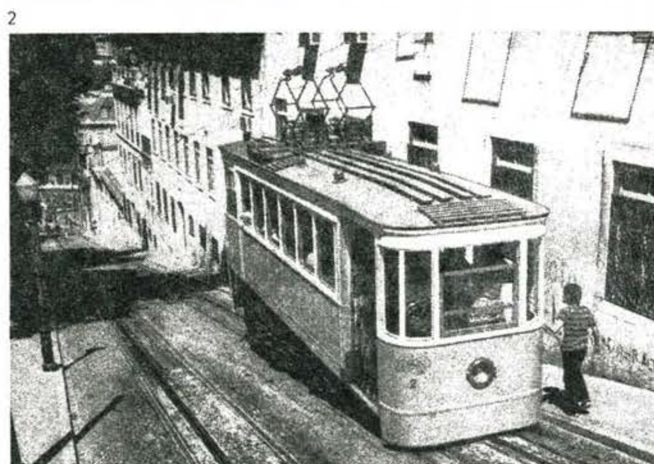
Am „Ende der Welt"

Den Namen des künftig nördlichsten Bahnhofs der Welt findet man nur auf Spezialkarten: „Bowanenko", gelegen auf der westsibirischen Jamal-Halbinsel jenseits des 73. Breitengrades. Über 540 km wird die dort endende Eisenbahnstrecke lang sein. Sie ist eines der anspruchsvollsten Projekte des laufenden und auch des nächsten Fünfjahrplans. An der Westküste der Halbinsel entlang führt sie bis zum Kap Charassowoi und wird entscheidend dazu beitragen, die Erdgasfelder von Jamal zu erschließen.
Das erste Sechstel auf dem Wege zum „Ende der Welt", wie dieses Gebiet auch genannt wird, ist zurückgelegt. Von Labytnangi am Ob-Unterlauf, wo die Bahn beginnt, ist die Trasse nunmehr schon bis zur 90 km entfernten ersten Zwischenstation Jamto vorangetrieben worden.
Jährlich mehr als 9 Mill. t Güter sollen künftig über die Gleise rollen. Bis dahin ist noch härteste Pionierarbeit zu leisten. Der Schienenstrang führt durch die wegelose, menschenleere Tundra und Zonen ewigen Frostbodens, die sich im nur kurzen Sommer in grundlosen Morast verwandeln. 101 Brücken sind zu bauen. Um die Festigkeit des Bodens zu gewährleisten, wird der Baugrund mit synthetischem Wärmeisolationsmaterial versehen.
Bei der Jamal-Bahn handelt es sich um die fünfte Arktisstrecke der Sowjetunion. Veteran ist die Murmansk-Bahn. Die drei anderen Strecken sind die von Dudinka nach Norilsk in der Krasnojarsker Region, die vom Zentrum des Landes nach Workuta und Labytnangi sowie die zum Erdgasfördergebiet Jamburg.
me

1



2



Lissabons Straßenbahn

Seit mehr als 80 Jahren verkehren in Portugals Hauptstadt Lissabon elektrische Straßenbahnen. Eine große Steigung hat die „Santa Justa Lift-Bahn" zu bewältigen. Eine dritte in das Gleis eingelassene Schiene sorgt für die notwendige Sicherheit. Am 31. August 1901 wurde diese Bahn in Betrieb genommen (Abb. 2).
Der öffentliche Personenverkehr begann aber schon früher: Am 17. November 1873 nahm die erste Pferdebahnlinie den Betrieb auf. Eingesetzt wurden doppelstöckige „Amerikaner". Schon 1877 gab es in Lissabon eine mit Akkumulatoren betriebene Bahn. Doch sie entsprach nicht den Erwartungen. 1889 kam es zu Versuchen mit einer Dampfstraßenbahn. Schließlich entschieden sich die Stadtväter für ein elektrisches Straßenbahnnetz.
In den 60er Jahren wurden mehrere Strecken stillgelegt. Der flexiblere Einsatz von Bussen erhielt den Vorzug. Inzwischen aber zeichnet sich auch in Lissabon eine Renaissance des bewährten Verkehrsmittels ab.
Mrd. Repro: Sammlung M. Radloff, Berlin

1



Die Mohren hatten ihre Schuldigkeit getan

2



3



Sagt man nicht oft, daß die Dampflokomotiven für die Welt und Zivilisation wesentlich mehr taten als manche Politiker, Wissenschaftler und Künstler? Auch der Lebenslauf und das Schicksal mancher Dampflokomotiven ist beinahe so bunt und interessant wie die Geschichte eines menschlichen Lebens. Drehende Räder der Dampflokomotiven vor den Zügen brachten dem Menschen lange Jahre viel Lebenswichtiges – auch Freude, Wiedersehen und Liebe. Manchmal aber begleiteten rollende Räder die Leute in dunkle Kapitel der Geschichte, in den Krieg. Kurz gesagt: Die Dampflok war immer dabei. Aber wie für den Menschen, kam auch für die meisten der eisernen Kolosse der letzte Tag.

So endete auch der Lebenslauf von einigen ausgemusterten Dampflokomotiven verschiedener Baureihen der Deutschen Reichsbahn zum Jahreswechsel 1966/67. Und das geschah auf zwei heute schon nicht mehr existierenden Schrottplätzen in der Hauptstadt der ČSSR! Hier also drehten sich letztmalig die Räder von insgesamt 36 Dampflokomotiven der DR-Baureihen 55, 56, 74, 89, 92 und 94. Ein Zerlegeplatz lag östlich vom sogenannten Bahnhof Praha-Libeň und der zweite am Moldauufer, unweit vom 1972 stillgelegten Bahnhof Praha-Těšnov entfernt. Auf beiden Zerlegeplätzen wurden damals gleichzeitig die meisten der ausgemusterten ČSD-Dampflokomotiven verschrottet, unter ihnen die Baureihen 344.0 und 1, 354.0 und 7, 414.0, 422.0 sowie 524.0.

Von der Deutschen Reichsbahn kamen nach Praha-Libeň im November 1966 zuerst die Dampflokomotiven 56 107, 56 123 und 56 163 vom Bw Werdau, die 56 164 vom Bw Nossen, die 56 165 vom Bw Dresden-Friedrichstadt und 56 172 vom Bw Freiberg. Diese Maschinen wurden noch bis Ende 1966 zerlegt. Kurz danach folgten von der Rbd Magdeburg die 55 2583, 55 2860 und 55 4366 vom Bw Magdeburg-Buckau, die 74 890 und 92 6504 vom Bw Dessau sowie die 92 6502 vom Bw Brandenburg. Anfang Januar 1967 erreichten dann in einem Ganzzug insgesamt sieben kleine Neunundachtziger das besagte Anschlußgleis von Praha-Libeň. Auch sie kamen von der Rbd Magdeburg: die 89 6010 vom Bw Oebisfelde, 89 6103 vom Bw Magdeburg-Buckau, 89 6107 vom Bw Magdeburg-Rothensee, 89 6109 vom Bw Salzwedel, 89 6207 (Bw?), 89 6216 (Bw?), 89 6307 und die 89 6406 vom Bw Salzwedel. Ende Februar 1967 gehörten diese Veteranen der Vergangenheit an. Im Dezember 1966 rollte ebenfalls von der Rbd Magdeburg ein Ganzzug, bestehend aus 16 ausgemusterten Dampflokomotiven, auf den Zerlegeplatz am Moldauufer in Praha-Těšnov. Bis März

1 Die letzten Tage verschiedener 89er in Praha im Januar 1967; v. l. n. r.: 89 6103, 89 6307, 89 6109, 89 6107, 89 6010, 89 6207, 89 6216 und 89 6406. Ganz hinten die 55 2860 und die teilweise zerlegte 55 4366.

2 Die fast zerlegte 55 4366 auf dem Schrottplatz von Praha-Libeň.

3 Die letzte große Reise der 74 890 vom Bw Dessau endete ebenfalls in Praha.

1967 wurden dort verschrottet: die 74 726 vom Bw Magdeburg-Rothensee, 74 929 (Bw?), 74 1152 und 74 677 vom Bw Güsten. Hinzu kamen die 89 6006 vom Bw Haldensleben, 89 6026 (Bw?), 89 6161 vom Bw Magdeburg-Rothensee, 89 6168 (Bw?), 89 6205 vom Bw Magdeburg-Buckau, 89 6405 vom Bw Haldensleben, 89 6476 vom Bw Dessau, 89 7349 vom Bw Oebisfelde und die 94 202 vom Bw Haldensleben.

Text und Fotos: CK

Bernhard Solyga, Berlin

Im Wandel der Zeiten

Über die Fahrzeuge der Oberweißbacher Bergbahn

Zu dieser Thematik veröffentlichte „me" im Heft 8/87, Seite 38, einen Beitrag. Viele Leser baten uns daraufhin, nähere Angaben über die außerordentlich wechselvolle Geschichte jener Fahrzeuge zu veröffentlichen, die in den zurückliegenden 25 Jahren auf der sogenannten Flachbahnstrecke im Einsatz waren bzw. heute dort verkehren. Bernhard Solyga, im Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide maßgeblich am Um- und Aufbau dieser Fahrzeuge beteiligt, verfaßte darüber einen Beitrag, der interessante und zugleich bemerkenswerte Einzelheiten enthält.
Die Redaktion

Um den Betrieb auf der Flachbahnstrecke der Oberweißbacher Bergbahn reibungslos aufrechterhalten zu können, wurde bereits 1963 im zuständigen Heimat-Raw Berlin-Schöneweide ein neuer Triebwagen aufgebaut. Das als ET 188 70 bezeichnete Fahrzeug entstand aus Teilen des seinerzeit zwischen Lichtenhain und Cursdorf eingesetzten, ehemaligen Leipziger Straßenbahntriebwagens. Fahrschalter, Motor, Puffer, Zughaken und Radsätze wurden von diesem Fahrzeug übernommen. Bei den Fenstern und Türen handelte es sich um solche von der Berliner S-Bahn. Der Wagen hatte einen Achsstand von 5 000 mm und anfangs starre Achsen sowie Gleitlager und erhielt im Jahre 1967 Lenkachsen und Wälzlager.

1969 forderten das Bw Saalfeld als auch die Einsatzstelle Lichtenhain, den älteren Triebwagen ET 188 531 zu modernisieren.

Das Fahrzeug bekam den für die Güterbühne maximal möglichen Achsstand von 6 500 mm. Vom Vorgängerfahrzeug wurden die Tragfedern und die Zughaken übernommen. Die Motoren USL 253 und die Fahrschalter entstammten Beständen der Leipziger Straßenbahn. Die verwendeten Radsätze waren mit denen der Berliner S-Bahn identisch. Der Laufkreisdurchmesser betrug 900 mm. Eine Vielfachsteuerung existierte nicht. Die in Reihenschaltung funktionierende Beleuchtung lag geregelt an der Fahrleitung an. Luftverdichter konnten von der Leipziger Straßenbahn beschafft werden. Der Wagenkastenaufbau wurde an den ET 188 701 angelehnt, wobei sich die Abschrägung als überflüssig erwies. Die Türen und Fenster waren die bei der Berliner S-Bahn üblichen. Die Fenster-Lüftungsklappen dienten später als Vorbild für die im Rahmen des Modernisierungsprogramms bei der Berliner S-Bahn eingeführte Fensterbauart. Die Stirnansicht wurde ähnlich wie bei den Berliner Großprofil-U-Bahn-Wagen der Bauart E III mit gleichem Radius gestaltet.

Beide Fahrzeuge wurden im Betriebseinsatz gekuppelt. Dabei zog der jeweils an der Spitze laufende Wagen den anderen. Wenn eines der beiden Fahrzeuge defekt war oder in das Raw überführt werden mußte, stand nur ein Triebwagen zur Verfügung. Diese Situation brachte aber bei dem zeitweilig relativ hohen Reiseverkehrsaufkommen Probleme mit sich. Deshalb erhielt das Raw „Roman Chwalek" im Jahre 1973 den Auftrag, einen geeigneten VB als Steuerwagen auszubauen. Zu dieser Zeit gehörten noch zahlreiche Fahrzeuge dieser Art zum Bestand der DR. Ein Wagen mit kurzer Länge wäre wegen des geringen Platzangebots unzweckmäßig gewesen. Die Wahl fiel schließlich auf den Wagen 190 840-9 (ex VB 140 518). Beide Stirnwände dieses Fahrzeuges mußten umgebaut werden und erhielten Spitzensignale. Hinzu kam ein Führerstand. Im Untergestell wurden ein Straßenbahnumformer (600 V/24 V) aufgehängt und eine Batterie 24 V-140 Ah angeordnet. Auf einen Achsgenerator verzichtete man. Als Sitzgestelle kamen die gleichen wie bei der Berliner S-Bahn zum Einbau. Der Führerstand war vom Fahrgastraum nur durch ein Geländer abgeteilt.

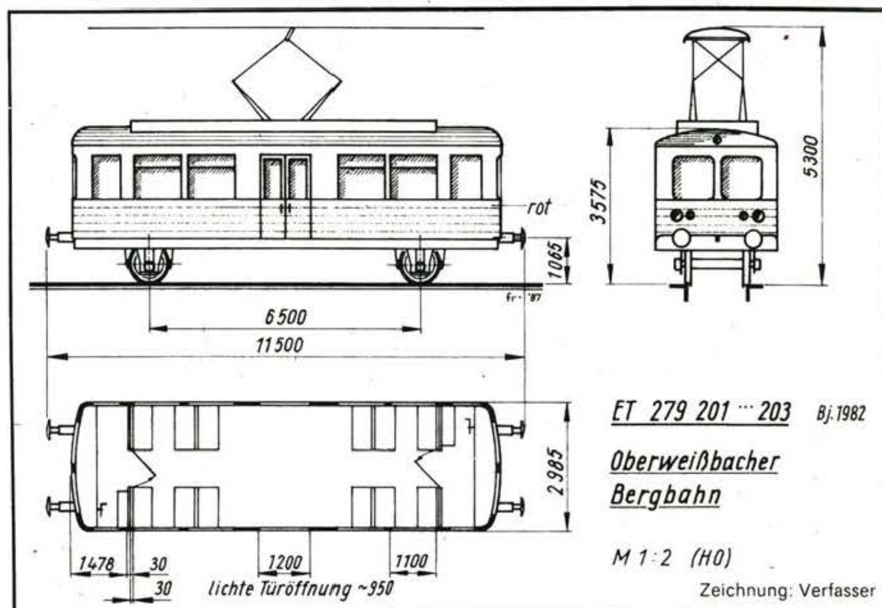
Im Rahmen der fälligen Schadgruppenuntersuchung des Jahres 1975 wurden schließlich beide Triebwagen für den Steuerwagenbetrieb umgebaut. Es handelte sich dabei um einen Hauptstrombetrieb. Die Anfahrwiderstände des Triebwagens blieben beim Steuerwagenbetrieb abgeschaltet, dafür arbeiteten aber die Anfahrwiderstände auf dem Dach des Steuerwagens. Der Einsatz der elektrischen Widerstandsbremse (Motorbremse wie Straßenbahn), mit der beide Triebwagen ausgerüstet waren und noch sind, war beim Steuerwagenbetrieb nicht möglich. Deshalb mußte der Steuerwagen stets bergwärts, also in Richtung Cursdorf, rollen.

1981 erhielt das Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide den Auftrag, sämtliche im elektrischen Betrieb eingesetzten Fahrzeuge der Oberweißbacher Bergbahn zu modernisieren.

Zunächst wurde der Triebwagen 279 201-8 (ex ET 188 531) umgebaut. Das äußere Antlitz blieb bei diesem Wagen unverändert. Alle Stirnwände erhielten allerdings die Einheitsspitzensignalleuchten der DR. Die verglasten Führerstandsrückwände entfernte man. Der Führerstand wurde völlig umgebaut und mit dem Straßenbahnfahrschalter der LEW-Bauart STNFB 1, dem Führerbremsventil St 125 und einer Sifa ausgerüstet. Die Fahrmotoren des Typs GFM 3127 erreichen eine Leistung von 2 × 60 kW. Der Luftverdichter (Bauart 2 HS3-63/75) wird von einem umgewickelten Motor des S-Bahn Luftverdichters VV 100/75 angetrieben. Die Innenausstattung blieb im wesentlichen erhalten. Neu eingebaut wurden lediglich Leuchtstoffröhren und Transverter. Der Wagen erhielt außerdem eine Beschallungs- und Abfahrwarnanlage. Mit dem neu eingesetzten Steuerventil EMV 10 konnte das Fahrzeug dann auf der zweiten elektrisch betriebenen Nebenbahn der DR, der Strecke Müncheberg–Buckow, erprobt werden. Die Fahrten verliefen zur vollsten Zufriedenheit. Danach wurde der Triebwagen 279 203-4 analog dem Triebwagen 279 201-8 modernisiert. Der einzige Unterschied besteht in anderen Seitenwandfenstern, die original denen der S-Bahn-Baureihe 277 (ehemalige 2.-Klasse-Abteile) entsprechen.

Schließlich folgte der Steuerwagen 279 202-6. Aus ihm entstand ein dritter Triebwagen, der 279 205-9.

Die Arbeiten an den beiden zuletzt genannten Fahrzeugen kamen einem Neubau gleich. Alle drei Triebwagen sind mit Steckdosen ausgerüstet, so daß der Betrieb mit Steuerwagen möglich wäre. Er ist aber derzeit nicht erforderlich. Der Einsatz von zwei Triebwagen als Zugeinheit ist stets mit der Bedingung verknüpft, daß der jeweils führende Triebwagen den anderen zieht.



Zeichnung: Verfasser

Andreas Wegemund (DMV),
Eberswalde

Die Baureihe 44 im Bw Eberswalde

Das südlichste Bahnbetriebswerk der Reichsbahndirektion Greifswald, das Bw Eberswalde, stand meist etwas im Schatten des Dampfbetriebs der letzten Jahre. Schwerpunkt war und ist die Güterzugförderung in dieser Dienststelle. Bis Mitte der 50er Jahre wurden diese Aufgaben mit den Baureihen 50^{0-3} und 56^{2-8} erfüllt. Danach kamen die 52er in ihrer ursprünglichen Form und Anfang der 60er Jahre die gerade rekonstruierte Baureihe 52^{80} zum Einsatz. Schließlich gab 1966 und 1967 die Baureihe 42 ein kurzes Gastspiel, um vor allem schwere Kesselzüge vom PCK Schwedt (O.) zu befördern.

Die Ölloks hielten Einzug

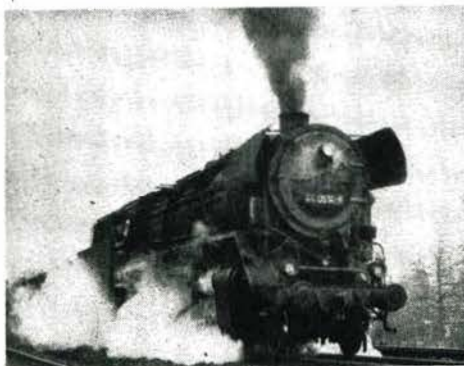
Außer den Heizlokomotiven 44 081 und 44 1107 gab es vor 1970 keine 44er in der Rbd Greifswald. Die einzigen ölgefeuerten Dampflokomotiven vor der EDV-Umnummerung in dieser Direktion waren 13 03^{10} in Stralsund und 26 50^{50} in Pasewalk und Angermünde. Die ersten Öl-44er, die 44 0235, 44 0452 und 44 0576 kamen im September 1970 zum Bw Angermünde. Ihnen folgten am 16. Oktober 1970 die 44 0616 und im Dezember 1971 die 44 0256 und 44 0614 vom Bw Halle G. Ab 26. September 1971 machten dann die Eberswalder Lokpersonale das este Mal Bekanntschaft mit den Dreizylinder-Maschinen. Sie fuhren auf den Angermünder Loks im Umlauf 32.2/32.1. Es wurden im eintägigen Umlauf drei 44.0 besetzt. Dieser eintägige Dienstplan mit drei Maschinen des Bw Angermünde war zu unflexibel und wurde zum Sommer 1972 aufgegeben. Die Baureihe 44 konzentrierte man von nun an in Eberswalde und in Angermünde weitere Maschinen der Baureihe 50^{0}.

Einsatz und Unterhaltung

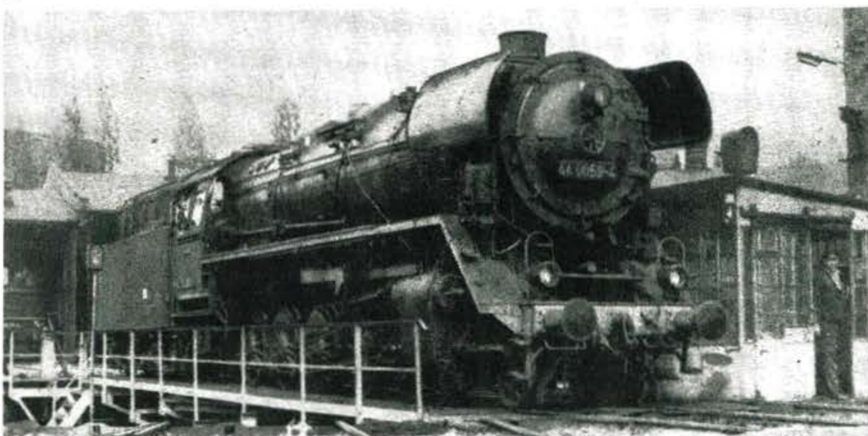
Nachdem im März 1972 die 44 0235, 44 0452, 44 0576 und 44 0616 von Angermünde nach Eberswalde umbeheimatet wurden, folgten im April die 44 0265 und im Mai die 44 0614. So standen dem Bw Eberswalde ab Sommerfahrplan 1972 sechs Lokomotiven zur Verfügung. Es wurde der Plan 32 mit fünf Lokomotiven aufgestellt. Da natürlich die sechs 44er für diesen Umlauf nicht ausreichten, mußten Leistungen von der Baureihe 52.8 übernommen werden (Tabelle 1). Erst im Jahre 1974 konnte durch weitere Abgaben von den Bahnbetriebswerken Halle G und Meiningen die Triebfahrzeuglage für den schweren Güterzugdienst verbessert werden. Mit dem Zugang der 44 0568 von Halle G nach Eberswalde am 28. Juni 1974 waren dann in Eberswalde zwölf 44er stationiert. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1974 verkehrten im Plan 32 vier und im Plan 31.1 drei Loks der Baureihe 44. Und so konnte man den Einsatz der Baureihe 52 im Plan 32.2 und 32.3 auf insgesamt vier Loks reduzieren. Zu diesem Zeitpunkt wurden auch schon Güterzugleistungen mit Dieselloks der Baureihe 120 der Bahnbetriebswerke Lutherstadt Wittenberg und Pasewalk von Eberswalder Personalen gefahren. Der Einsatz der Baureihe 44 in Eberswalde überstieg nie mehr als sieben Planloks. Aufgrund des höheren Bestandes an Olloks in Angermünde wurde dort eine Bunkeranlage errichtet. Die Eberswalder Dienstpläne berücksichtigten täglich Fahrten in diese Richtung zum Ölbunkern. Anlaufpunkte der 44er des Bw Eberswalde waren: Angermünde, Stendell, Pasewalk, Templin, Neustrelitz, Adamsdorf, Berlin-Pankow, Berlin-Wuhlheide, Wustermark, Priort, Seddin, Rüdersdorf, Neurüdnitz und Frankfurt (O.). Schwerpunktmäßig wurden Kesselwagen-Ganzzüge auf der Relation Stendell–Seddin und Stendell–Wustermark gefahren, wie der Dg 51555 mit fast 2 000 Tonnen täglich. Auch Kieszüge mit 1 700–1 800 Tonnen Last gehörten zum Aufgabenbereich, die von Althüttendorf und Oderberg-Bralitz nach Berlin gebracht wurden. Planmäßige Reisezugleistungen oblagen den Eberswalder Ölloks nur im Sommerabschnitt 1975; es handelte sich um die P 4943 Eberswalde–Wriezen und P 17996/17997 Wriezen–Neurüdnitz.

Die Leistungen dieser Baureihe in Eberswalde soll an Hand des Sommerfahrplans 1978 verdeutlicht werden. Von den sieben eingesetzten Loks standen dem Plan 33 die 44 0256, 44 0235

1



2



1 44 0614 mit Dg 51559 in voller Fahrt bei Eberswalde, 24. November 1979

2 44 0059 auf der Drehscheibe im Heimat-Bw, 28. April 1981

Tabelle 1:
Bestand und Einsatz der Baureihe 44 im Vergleich zur Baureihe 52 und 120 im Bahnbetriebswerk Eberswalde

Baureihe	44		52		120	
Monat/ Jahr	Be-Stand	Ein-satz	Be-stand	Ein-satz	Be-stand	Ein-satz
6.71	–	–	23	12	–	2^{1}
6.72	6	5	19	7	–	2^{1}
6.73	7	5	18	7	–	2^{1}
6.74	12	7	18	4	–	2^{1}
6.75	12	7	16	3	–	2^{1}
6.76	12	7	16	2	–	1^{1}
6.77	12	7	11	4	5	$3 + 1^{1}$
6.78	12	7	2	–	5	3
6.79	13	7	–	–	8	4
6.80	14	7	–	–	8	5
6.81	14	5	–	–	9	5
10.81	14	1	–	–	16	11
6.82	11	–	2	1	18	10

Legende: 2^{1} – personalbesetzte Maschinen der Bahnbetriebswerke Pasewalk und Lutherstadt Wittenberg; 1^{1} – personalbesetzte Lok des Bw Pasewalk

und 44 0616 zur Verfügung. Im Plan 34 waren es die 44 0452, 44 0566 und 44 0576 und im Plan 35.1 die 44 0614. Die Lok des Tages 2 im Plan 33 war als Reserve unter Dampf. So waren effektiv sechs Maschinen im Einsatz. Pro Triebfahrzeug wurden täglich durchschnittlich 368 km gefahren, bei 16,5 Einsatzstunden erreichte man eine Leistung von 0,45 Btkm pro Lok und Tag. Die Unterhaltung von Dreizylinderlokomotiven war bekanntlich nicht einfach. Zwischenreparaturen an Stangenlagern, Oberflächenvorwärmern, Kolbenschiebern und an der Feuerbuchsausmauerung traten häufig auf. Im Abstand von 24 Tagen wurden die Kessel ausgewaschen und die Fristarbeiten ausgeführt.

Traktionswechsel

Im Mai 1977 trafen die ersten fünf Großdieselloks der Baureihe 120 vom Bw Güsten ein. Sie rüttelten aber noch nicht an den angestammten 44er-Leistungen. Es wurde der 52er-Umlauf weiter reduziert. Die Baureihe 52 konnte dann Ende 1977 überwiegend zur Rbd Cottbus abgegeben werden. Im Februar 1979 wurde der 44er Bestand in Eberswalde noch einmal durch die 44 0195 von Sangerhausen und 44 0687 von Nordhausen aufgefrischt, die aber hier nur kurz zur Aushilfe weilten, ebenfalls die 44 0398 für etwa sieben Wochen bis Anfang 1980. Als letzter Zugang kam dann am 29. März 1980 die 44 0351 vom Bw Güstrow hinzu. Somit hatte das Bw Eberswalde im Frühjahr 1980 den höchsten 44er Bestand mit 14 Maschinen erreicht. Teilweise bedingt durch Materialermüdungen an Kessel und Rahmen, trat Ende 1979 ein hoher Reparaturanfall auf, einige Maschinen warteten lange auf eine Raw-Zuführung. Daraufhin wurden, um die Zugförderungsleistungen zu erfüllen, noch einige 50⁰er vom Bw Pasewalk für kurze Zeit in Eberswalde stationiert. Als einzige Lok dieser Baureihe blieb dann die 50 0012 länger im Bestand.

Die ersten Einschränkungen in den Dienstplänen gab es ab Winterfahrplan 1980/81. Auf drei Loks im Plan 33 und drei Loks im Plan 34 mußte verzichtet werden. Ab Juni 1981 waren dann nur noch fünf 44er im planmäßigen Einsatz. Anfang August 1981 kam das erste Aus für die „Öl-Jumbos". Am 8. August 1981 wurden die 44 0059 und 44 0182 kalt als Reserve abgestellt. Ihnen folgten am 20. August 1981 die 44 0566 und 44 0616 und am 25. September 1981 die 44 0195, 44 0300, 44 0256, 44 0568, 44 0592 und 44 0614. Dies war nur durch weitere Zugänge von Lokomotiven der Baureihe 120, meist vom Bw Stralsund, möglich. Zum Winterfahrplan 1981/82 wurde noch einmal ein eintägiger Umlauf aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich noch die 44 0351 und 44 0576 unter Dampf. Wegen eines größeren Schadens an beiden Maschinen mußten sie abgestellt werden, und die 44 0182 kam ab 1. November 1981 wieder zum Einsatz, jedoch nur bis zum 30. Dezember 1981. Laut Weisung der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HvM) im Ministerium für Verkehrswesen vom September 1981 waren bis zum Jahresende 1981 alle ölgefeuerten Dampflokomotiven abzustellen. Mitte März 1982 wurden noch einmal einige ölgefeuerte 44er und 50er angeheizt, um die Bunkeranlagen zu leeren. In der Rbd Greifswald war als letzte Öllokomotive die 44 0182 in Betrieb. Sie versah bis zum 16. April 1982 ihren Dienst.

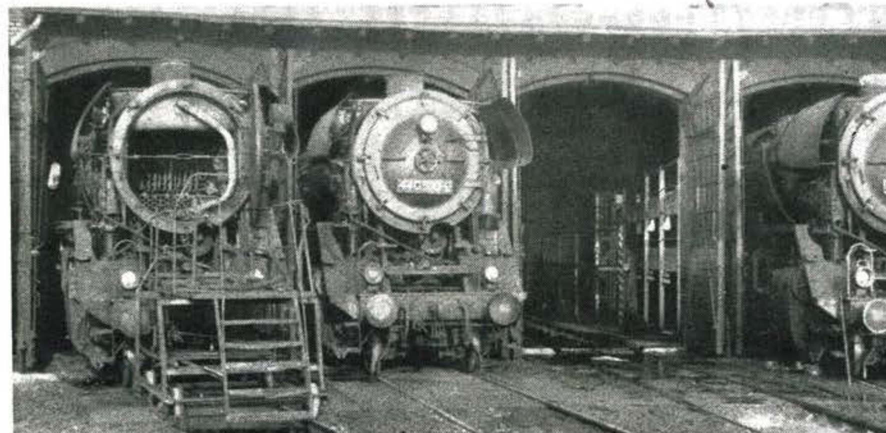
Damit schien eine Geschichte der 44er beim Bw Eberswalde beendet zu sein. Im darauffolgenden Jahr kamen jedoch die rostgefeuerten 44 1616 und 44 1618 vom Raw Meiningen nach Eberswalde und wurden am 25. Juli 1983 ungenutzt an die Rbd Cottbus abgegeben.

Abschließend möchte sich der Verfasser bei Herrn Reichsbahn-Oberamtmann Stupka für die Unterstützung bedanken.

3



4



3 44 0235 am 7. März 1980 als Dieselersatz vor P 4943 nach Wriezen in Eberswalde Hbf

4 Auswascharbeiten im Bw Eberswalde 44 0568 und 44 0300, 12. August 1981

Fotos: Verfasser (4); T. Iwen, Eberswalde (1, 2 und 3)

Tabelle 2:
Übersicht der beim Bahnbetriebswerk Eberswalde beheimateten Lokomotiven der Baureihe 44 Stand: 1. Januar 1988

Nr. vor 1970	Nr. ab 1970	Herkunft von	Bestand in Eberswalde	Abgang an	Rückbau auf Rostfeuerung	Nr. nach Rückbau	Verbleib per 1. April 1988 Bemerkungen
44 195	44 0195	Bw Sgh	22. 2. 79–10. 8. 82	RAW Mei	8. 9. 82	44 2195	zerlegt 11/84
44 300	44 0300	Bw Hal	8. 8. 73– 9. 4. 82	z - Park	17. 3. 83	44 2300	zerlegt 2/88
44 351	44 0351	Bw Güw	29. 3. 80– 1. 11. 82	z - Park	23. 2. 83	44 2351	Obw Wülknitz
44 398	44 0398	Bw Wit	6. 12. 79–31. 1. 80	Bw Wit	29. 9. 82	44 2398	Bw Engelsdorf
44 452	44 0452	Bw Agm	23. 3. 72–13. 8. 81	Bw Mei	16. 11. 82	44 2452	Bw Arnstadt
44 687	44 0687	Bw Nrd	22. 2. 79–23. 4. 79	Bw Nrd	15. 6. 82	44 2687	Bw Gera
44 1059	44 0059	Bw Mei	28. 1. 74– 9. 4. 82	z - Park	12. 11. 82	PmH 12	zerlegt 3/88
44 1182	44 0182	Bw Hal	4. 10. 72–16. 8. 82	z - Park	18. 11. 82	44 1182	Bw Gera
44 1235	44 0235	Bw Agm	15. 3. 72– 9. 10. 81	z - Park	19. 11. 82	PmH 13	zerlegt 3/88
44 1256	44 0256	Bw Agm	5. 4. 72–15. 9. 82	RAW Mei	14. 10. 82	44 1256	Bw Engelsdorf
44 1566	44 0566	Bw Hal	10. 8. 73–16. 8. 82	z - Park	–	–	zerlegt
44 1568	44 0568	Bw Hal	28. 6. 74–16. 8. 82	z - Park	–	–	zerlegt 7/83
44 1576	44 0576	Bw Agm	15. 3. 72–16. 8. 82	z - Park	–	–	zerlegt 3/83
44 1592	44 0592	Bw Hal	13. 8. 73– 1. 11. 82	z - Park	–	–	zerlegt
44 1614	44 0614	Bw Agm	27. 5. 72–15. 9. 82	RAW Mei	29. 10. 82	44 1614	Bw Engelsdorf
44 1616	44 0616	Bw Agm	15. 3. 72– 7. 3. 83	RAW Mei	19. 4. 83	44 1616	
		RAW Mei	1. 5. 83–25. 7. 83	Bw Elw			Bw Bautzen
44 1618	44 0618	RAW Mei	15. 4. 83–25. 7. 83	Bw Btz	31. 1. 83	44 1618	zerlegt 12/84

Legende: Sgh – Sangerhausen, Hal – Halle G, Güw – Güstrow, Wit – Wittenberge, Agm – Angermünde, Nrd – Nordhausen, Mei – Meiningen, Elw – Elsterwerda, Btz – Bautzen

Quellenangaben
(1) Betriebsbücher der Dampflokomotiven der Baureihe 44.0
(2) Triebfahrzeugverwendungsnachweise des Bw Eberswalde
(3) „Baureihe 44-Öl" Arbeitsgemeinschaft 5/2 des DMV Neubrandenburg
(4) Privatarchiv des Verfassers

Gottfried Köhler, Berlin

Leipziger Frühjahrsmesse 1989



Vielseitiges Schienenfahrzeug-Angebot auf dem Messebahnhof

Obwohl die traditionsreiche Leipziger Frühjahrsmesse schon lange ihre Pforten geschlossen hat, ist es für das Vorstellen besonderer Exponate keinesfalls zu spät. Immerhin gab es Neuentwicklungen, die einmal mehr das Ansehen des DDR-Schienenfahrzeugbaus bestätigten und zugleich unterstrichen, daß sich dieser Industriezweig mit Erfolg den Anforderungen des Weltmarktes stellt.

Zwei Fakten mögen das verdeutlichen: Drei Viertel des Weltexports von Reisezugwagen kommen aus den Kombinatsbetrieben des Vereinigten Schienenfahrzeugbaus; 40 Bahnverwaltungen und internationale Transportorganisationen gehören zum Kundenkreis. Seit einiger Zeit sind es neben dem Hauptabnehmer Sowjetische Eisenbahnen verstärkt die Chinesischen Eisenbahnen, die sowohl Kühl- als auch Reisezugwagen in größeren Stückzahlen bestellen. Gleichzeitig wurden für den Aufbau einer umfangreichen Fertigungsstätte in Wuhan annähernd 40 000 Konstruktions- und technologische Produktionsunterlagen bereitgestellt.

Inzwischen gibt es auch enge Kooperationsbeziehungen mit der Griechischen Eisenbahn, u. a. durch eine gemeinsame Güterwagen- und Reisezugwagenproduktion in zwei gegenwärtig nicht ausgelasteten griechischen Werften. Auch die Herstellung von zwölf dieselelektrischen Triebzügen für den Intercity-Verkehr in Griechenland als Ergebnis eines Vertrages zwischen dem DDR-Außenhandelsbetrieb Schienenfahrzeuge Export-Import und der AEG Westinghouse Transportsysteme GmbH Berlin (West) spricht für die hohe Wertschätzung des rollenden Materials der DDR.

Nachfolgend eine kleine Bildauswahl des Schienenfahrzeugprogramms.

1



2



Die Abb. 1 bis 4 zeigen Ansichten vom neuentwikkelten Intercity-Triebzug des Typs DE-IC-2000 N-OSE, der auf der regelspurigen Strecke Athen–Thessaloniki bei der Griechischen Eisenbahn (OSE) verkehren wird. Den wagenbautechnischen Teil der Triebwagen fertigte das KLEW „Hans Beimler" Hennigsdorf, die Mittelwagen des VEB Waggonbau Bautzen. Für die Antriebs- und Hilfsbetriebsausrüstung zeichnete AEG verantwortlich. Das Endergebnis war so überzeugend, daß dafür in Leipzig Messegold vergeben wurde. Der 101,8 Meter lange vierteilige Zug, Eigenmasse 210 t, verfügt über eine Traktionsleistung von 2 × 1 000 kW, über 180 Sitzplätze und ist für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ausgelegt. Neben dem hohen Fahrkomfort, der u. a. durch eine mikroprozessorgesteuerte Fahrgastraumklimatisierung gekennzeichnet ist, hat der Zug außerdem eine mikroprozessorgesteuerte Traktionsausrüstung für den Fahr- und den Bremsbetrieb erhalten. Zur technischen Sicherheit dienen vor allem die elektronische Brandmelde- und die automatische Feuerlöschanlage, die mit Mikroprozessoren gesteuerten Überwachungs- und Schutzeinrichtungen, die elektronische Sicherheitsfahrschaltung und die geschwindigkeitsabhängige Verriegelung der Fahrgasteinstiegstüren. Wie auf Abb. 2 erkennbar, besteht für den Triebfahrzeugführer durch eine übersichtliche Anordnung der Bedien- und Meldesysteme ein hoher Bedienkomfort.

Die Firma ANF der französischen Schienenfahrzeugindustrie stellte einen Kesselwagen aus Nirosta für den Chemiekalientransport aus (Abb. 5). Die Britischen Eisenbahnen benutzen Fahrzeuge dieses Typs für den Transport von flüssiger Kreide. Mit einer Länge über Puffer von 15 240 mm wiegt der Wagen nur 21,4 t; das Behältervolumen beträgt 48 m³.

Der VEB Waggonbau Niesky war mit einem „Zweiseitenkipper" (Abb. 6) vertreten. Der für die Griechische Eisenbahn gebaute vierachsige offene Güterwagen besitzt ein hydraulisch zu betätigendes Entladesystem zum Kippen des Wagenkastens nach beiden Längsseiten. Zuckerrüben, Kohle und Rundholz gehören zu den bevorzugten Ladegütern. Dafür ist ein nutzbarer Laderaum von 71 m³ vorhanden. Bei einer Achsfahrmasse von 20 t kann das Fahrzeug in Züge bis 120 km/h eingestellt werden. Der VEB Waggonbau Görlitz gab mit einem Doppelstock-Einzelwagen Einblick in sein traditionsreiches Fertigungsprogramm (Abb. 7). An die Polnischen Staatsbahnen (PKP) werden 160 Wagen dieses Typs geliefert. Sie werden im Massenverkehr der Ballungszentren zum Einsatz kommen. Deshalb erhielt das Fahrzeug die breite Ausführung der tiefliegenden Türöffnungen für einen schnellen Ein- und Ausstieg. Ansonsten verfügt jeder Wagen über 132 Sitzplätze; er ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h einsetzbar, hat eine leistungsfähige Luftheizung und Drehgestelle der Bauart Görlitz VI-Do mit Scheibenbremsen.

Das KLEW „Hans Beimler" Hennigsdorf stellte den für die Berliner S-Bahn entwickelten Triebzug der Baureihe 270 vor, der inzwischen Serienreife erreicht hat (Abb. 8). Die elektronisch gesteuerten Triebzüge mit Gleichstromstellertechnik sind für Geschwindigkeiten bis 90 km/h ausgelegt. Im „me" 1/88, Seite 4, wurde der Zug bereits ausführlich vorgestellt.

Fotos: Verfasser (1, 2, 4 und 8); Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt (3 und 5 bis 7)

3



4



5



6



7



8



1



2



3



1 Die Lokomotive 99 4503 in Perleberg. Heute ist die Maschine im Privatbesitz und steht auf dem Bahnhof Neu-Wiek (s. a. „me" 6/83, S. 6 bis 9).

2 Auf den neuen Einsatz vorbereitet wird die 99 4645 in Kyritz.

3 VT 133 525 auf dem Schmalspurbahnhof Kyritz. Das in der ehemaligen Waggonfabrik Wismar gebaute Fahrzeug wurde auch als Schweineschnauze bzw. Ameisenbär bezeichnet.

4



4 Ein Bild, das die Benutzer der Fernverkehrsstraße 5 bis 1969 nahezu täglich sahen: Ein Güterzug – hier gezogen von der Lokomotive 99 4641 – vor der Gaststätte von Düpow.

5 Personenzug nach Perleberg wird in Kyritz zur Abfahrt bereitgestellt. Neben den verschiedenen Reisezugwagentypen fällt der Stangenwagen auf, der zum Transport von Kuppelstangen der Rollwagen diente und grundsätzlich in den Personenzügen mitgeführt wurde.

Fotos: K. Kieper, Ahrensfelde (September 1965)

5



Lothar Töpfer, Berlin

Erinnerungen an Pollo

Kürzlich jährte sich zum 20. Male der Tag, an dem die Schmalspurbahnen der Prignitz stillgelegt wurden. Ab 1. Juni 1969 übernahm der Kraftverkehr endgültig deren Transportaufgaben. Im Volksmund Pollo genannt, sind auch diese Bahnen ein Stück der 40jährigen DDR-Geschichte. Vor 40 Jahren von der Deutschen Reichsbahn übernommen (siehe „me" 4/89, S. 7 u. 8), mußten sie in den 60er Jahren dem technischen Fortschritt weichen – eine Tatsache, die bekanntlich zahlreiche Strecken dieser Art betraf.
Über die Entwicklung der ehemaligen Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen wurde schon mehrmals berichtet, so daß hier nur einige Hinweise gegeben werden, die den nachstehenden Beitrag verständlicher machen und Zusammenhänge verdeutlichen sollen.

Das 750-mm-spurige Kleinbahnnetz der Prignitz entstand von 1897 bis 1908 und umfaßte fünf Streckenbereiche: Perleberg–Hoppenrade, Kyritz–Hoppenrade mit Abzweig Rehfeld–Breddin, Viesecke–Glöwen, Vettin–Pritzwalk und Kreuzweg–Lindenberg. Der Abschnitt Viesecke–Kreuzweg wurde bereits 1948 abgebaut. Die Gleisanlagen waren für den Wiederaufbau der 1945 demontierten, regelspuriger Nebenbahn Glöwen–Havelberg als Schmalspurbahn dringend erforderlich. Letztere existierte von 1948 bis 1971 und stellte ein Teilbetrieb des Prignitzer Schmalspurnetzes dar, ohne mit ihm schienengleich verbunden gewesen zu sein. Bereits am 31. Dezember 1967 wurde die Strecke Lindenberg–Glöwen stillgelegt.

Im folgenden veröffentlichen wir einige „Erinnerungen an Pollo". Unser Autor, gelernter Tiefdrucker, gehörte zu jenen Eisenbahnfreunden, die diese Schmalspurbahnen noch kurz vor Toresschluß, Anfang Mai 1969, besuchten. Er hielt seine Eindrücke in Wort und Bild fest, und Modellbahnfreund Hans Weber aus Berlin ging noch einen Schritt weiter, er baute den Pollo im Maßstab 1:87 nach. Mehr darüber auf den Seiten 25 bis 27 dieser Ausgabe.
Die Redaktion

6



7



8



9



6 Die „Neubaulokomotive" 99 4511 vor dem P 4432 in Breddin am 9. Mai 1969 abfahrbereit nach Kyritz.

7 Mitten durch das Dorf Barenthin verlief das Gleis der Strecke Rehfeld–Breddin.

8 Am Haltepunkt Barenthin sah der Fahrplan einen längern Aufenthalt vor, für den Gastwirt eine umsatzfreundliche Geste der Deutschen Reichsbahn!

9 Der P 4409 hat am 10. Mai 1969 Lindenberg erreicht. Das Fahrrad befand sich noch wenige Minuten zuvor auf dem linken Gestell in Höhe der Motorhaube des Schienenbusses.

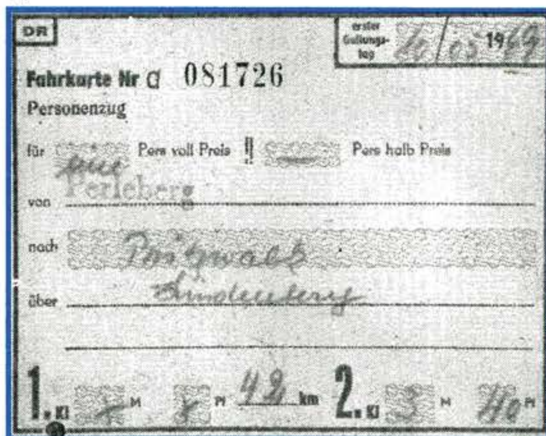
Die schwarze Frau
Das erste Ziel war die Kreisstadt Kyritz, erschien sie doch ein günstiger Ausgangspunkt für eine derartige Exkursion zu sein. Natürlich sollte Kyritz nicht einfach mit Schnell- und Personenzügen erreicht werden, sondern zünftig mit der Schmalspurbahn. Man schrieb den 9. Mai 1969. Früh ging's los, und erst am Nachmittag wurde Breddin, ein Ausgangspunkt der Prignitzer Schmalspurstrecken erreicht.
Irgendwo zwischen Friesack und Neustadt (Dosse) blieb der benutzte P 658 durch die damals noch eingleisige Strecke Nauen–Wittenberge planmäßig fast eine halbe Stunde auf einem Abstellgleis stehen. Während dieser Zeit hörte ich im Zug teils betrübt, teils doch erfreut, von dem baldigen Ende der Schmalspurbahn in der Prignitz, von Ende Mai war die Rede. Betrübt, weil Eisenbahnromantik verloren ging, erfreut, weil man es gerade noch geschafft hatte. In Breddin angelangt, war endlich eines meiner Vorhaben Realität geworden. Da stand man nun hoffend und harrend, und die Zeit verging. Die Ankunftszeit des Zuges, des P 4432, war längst verstrichen. Sollte etwa diese Strecke schon …?
Aber dann dampfte ein Schmalspurzug heran. Trotz der Verspätung blieb nach dem Umsetzen der Lokomotive immer

noch Zeit für eine Plauderei, und das „Fräulein Aufsicht" der Hauptbahn, die extra herübergekommen war, wedelte ungeduldig mit der „Kelle", bis sie endlich das Abfahrtsignal geben konnte.
Die Lokomotive war die 99 4511, die frühere Nummer 3 der ehemaligen Kreisbahn Rathenow–Senzke–Nauen. Man hatte diese Maschine in Görlitz so gründlich geändert, daß es sich eigentlich nun um eine Neubaulokomotive handelte, die später auf dem Schmalspurnetz der Prignitz noch die Abbauzüge zog (Abb. 6).
Inzwischen war es soweit, und der kleine Zug dampfte über Kötzlin nach Barenthin. Hier im Ort lag das Gleis buchstäblich im Sande der Dorfstraße, in Fahrtrichtung links. Diese Straße, nur in der Mitte auf einem schmalen Streifen gepflastert, verlief plötzlich nach rechts, Pollo folgte ihr, blieb aber weiter links in der Straße (Abb. 7). Etwa in der Mitte der einen Kilometer langen Dorfstraße Barenthins befand sich das „Gasthaus zur Eisenbahn" (Abb. 8). Direkt davor hielt der Zug. Stationsschilder oder irgendwelche Baulichkeiten der Eisenbahn waren nicht vorhanden. Der Fahrplan war jeweils so bemessen, daß die Eisenbahner hier ihren Brausevorrat ergänzen konnten. Beim Einfahren in diesen Haltepunkt fiel mir eine schwarzgekleidete Frau auf, etwa in den Vierzigern. Sie legte eine feindselige Haltung gegenüber dem Zug an den Tag. Das war in der Heiterkeit dieses Maitages und der ganzen Szenerie besonders auffallend. Der Zugführer wurde befragt, die Antwort stimmte nachdenklich. Der Ehemann dieser Frau hatte einige Tage vorher tüchtig „gehoben" und fuhr in diesem Zustand an der gefährlichen Kurve auf seinem Fahrrad dem Zug entgegen und wollte ihn in völliger Überschätzung seiner Kräfte rammen. Das ging natürlich schief, trotz schneller Reaktion des Meisters auf der Lokomotive. Die Folgen waren leider so tragisch, daß nun eine schwarzgekleidete Frau dem Zug wütende Blicke zuwarf ...
Durch Felder, Wiesen und den „Berlitter Tunnel", die rein persönliche Kennzeichnung einer Stelle, wo das Blätterdach der Bäume eine Art Tunnel bildete, rollte der Zug dann nach Kyritz. Abends, bei einem Spaziergang um die Stadt, schlingerte ein Schienenbus, ein „Wismar", als P 4420 in den Schmalspurbahnhof Kyritz hinein. Eine bezechte Gesellschaft verharrte vor einem etwas hohlwegartigem Bahnübergang, hier stand etwa auch das Einfahrsignal, und jemand brüllte „Pollo kommt".

Der Zwischenfall vor Demerthin

Am nächsten Tag wollte ich die Strekken nach Lindenberg, Perleberg und Pritzwalk kennenlernen.
Früh, zumindest für einen Urlauber, rumpelte der eine noch betriebsfähige Schienenbus über Klosterhof und Rehfeld in Richtung Lindenberg. Zwischen Rehfeld Abzweigung – hier begann die Strecke nach Breddin – und Demerthin verlief die Strecke auf einem nicht allzu hohen Damm. Neben dem Gleis, in Fahrtrichtung rechts, befand sich der Inspektionsweg, der außerdem als Radweg genutzt wurde. Der als P 4409 verkehrende Schienenbus gab plötzlich auf freier Strecke einige Mal Signal, verlangsamte seine Fahrt und blieb dann stehen. Alles stürzte zur rechten Seite, denn dort mußte die Ursache für den unvorhergesehenen Halt zu sehen sein. Ich konnte mich nun eines leichten Schmunzelns nicht erwehren. Eine ältliche, rundliche Bäuerin hielt ein Fahrrad, auf dessen Gepäckständer sich ein Einkaufsbehältnis von gewaltigen Ausmaßen befand. Dieses und das Hinterteil der guten Frau ragten weit in das Lichtraumprofil unseres „Wismar" und ließen eine Überholung auf dem Damm nicht zu. Die Bäuerin war durch den auftauchenden Schienenbus und dessen häufiges Signal nervös geworden und abgestiegen. Sie versuchte zwar mit ihrem hochroten Gesicht den Drahtesel wieder zu besteigen, dazu das teilweise unverhohlene Grinsen einiger Insassen des „Wismar" – es gelang ihr beim besten Willen nicht! Die Gute führte dann das Fahrrad, glücklicherweise lag das Gleis in einer Kiesbettung, und der Schienenbus mit seinen Insassen zuckelte gehorsam hinterher. Bald war der Damm zu Ende, und die Fahrt konnte in vollem Tempo fortgesetzt werden. Lindenberg wurde trotzdem pünktlich erreicht (Abb. 9). Von hieraus setzte ich die Fahrt nach Perleberg mit dem P 4411 fort.

10


DR

erster Geltungstag 20/05 1969

Fahrkarte Nr G 081726

Personenzug

für Pers voll Preis | Pers halb Preis

von Perleberg

nach Pritzwalk

über Lindenberg

1. Kl M Pf 42 km 2. Kl 3 M 40 Pf

11



10 Die schwer erkämpfte Fahrkarte
11 Im Herbst 1969 lag der Schneepflug noch in Kehrberg.
12 Hier der seltene Anblick von der umgestürzten 99 4645 bei Kehrberg am 10. Mai 1969
13 Schienenbus und Personenzug am 10. Mai 1969 an der Abzweigung Vettin. Umsteigen durften die Reisenden hier nicht!
14 Am 11. Mai 1969 entstand diese Aufnahme vom Bahnhof Havelberg. Die am Güterschuppen befindliche 99 4503 existiert noch heute in Zepernick (b. Berlin), siehe auch „me" 6/83, S. 6–9.

Fotos: Verfasser (6 bis 9 und 11 bis 14); Sammlung Verfasser (10)

Die schwer erkämpfte Fahrkarte

Da zu dieser Zeit am Nachmittag alle Züge von Lindenberg abfuhren, mußten sie ja irgendwie dahin gelangen. Voll Vertrauen, aber mit Vorsicht, betrat ich verbotenes Reichsbahngelände des Lokbahnhofs Perleberg. Bald traf ich in der Nähe eines abgestellten Personenzuges einen freundlich dreinschauenden Eisenbahner. Das war damals bei der Schmalspurbahn gar nicht allzu schwer, denn freundlich waren sie ja meist, die „Kleinbahner". Ich trug mein Begehren vor, mit irgendeinem Zug nach Lindenberg zu gelangen, um von dort fahrplanmäßig nach Pritzwalk weiterzufahren. Scherzend fragte mich mein Gegenüber, wann das denn stattfinden sollte. Ich entgegnete, daß ich noch in Ruhe die umgestürzte Lokomotive bei Kehrberg besichtigen wolle,

von der ich in Lindenberg gehört hatte. „Na schön", sagte der verständnisvolle Eisenbahner, „dann finde dich mal gegen 13.30 Uhr hier ein, aber sicher ist sicher, man weiß nie wer kommt, besorge dir eine Fahrkarte Perleberg–Lindenberg–Pritzwalk, der fahrplanmäßige Zug nach Pritzwalk sind wir dann auch ..."

Nun trabte ich zur Fahrkartenausgabe des Regelspurbahnhofs Perleberg und trug dort mein Anliegen vor. Die Eisenbahnerin hinter dem Schalter war aber auch über den Fahrplan der Schmalspurbahn gut informiert und sträubte

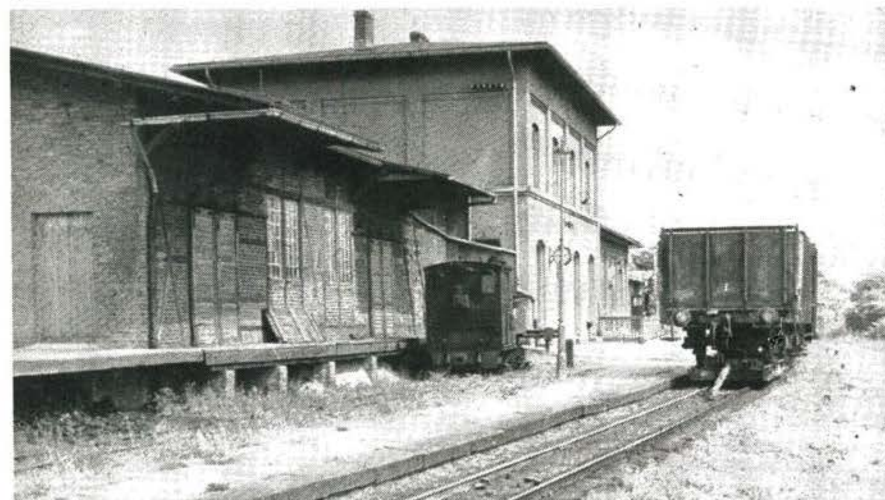
12



13



14



sich nachdrücklich, mir eine solche Fahrkarte zu verkaufen. Erst als ich ihr eingeredet hatte, daß ich diese Fahrkarte nur als Andenken und nicht als Fahrausweis benötigte, schrieb sie mir die Karte aus (Abb. 10).

Das Ende der 99 4545

Etwas früher als pünktlich, betrat ich wieder verbotenes Reichsbahngelände und bestieg den Zug. Es ging auch bald los, und ohne weiteren Aufenthalt erreichten wir Lindenberg. Wir verabschiedeten uns, ich gab meine ungefähre Wiederankunft an und machte mich auf den Weg nach Kehrberg, wo in der Nähe der Wartehalle die Lokomotive verunglückt war. Als das Gleis wieder mal auf einem Damm verlief, trabte ich bequemer – aber verbotenerweise auf der Kiesbettung des Gleises entlang, zumal mir ja der Fahrplan bekannt war und keinerlei Fahrten zu erwarten waren. Doch weit gefehlt. Plötzlich der Pfiff einer Lokomotive. Er wurde zuerst für eine Art Halluzination gehalten, dann kam das Pfeifen näher und ich in Sorge. Als die Lok schließlich sichtbar wurde, fand ich einen sehr wackeligen Standpunkt in der Böschung des Damms und war sehr froh, daß die Lok mit waghalsigem Tempo nach Lindenberg vorüberbrauste, um den P 4414 nach Kyritz zu fahren. Nun konnte ja wirklich nichts mehr schiefgehen, und bald war die gesuchte Stelle erreicht.

Wie mir Eisenbahner früh in Lindenberg erzählt hatten, war die Lok 99 4645 im schneereichen März des Jahres 1969 mit dem Schneepflug 97-84-03 im Einsatz, damit die Strecken befahrbar blieben. Ein Schienenbruch war die Ursache, daß Lokomotive und Schneepflug aus dem Gleis gerieten. Beide Fahrzeuge stürzten um und konnten jetzt, zwei Monate später, von mir besichtigt und fotografiert werden.

Noch im Herbst des gleichen Jahres, einige Monate nach der Stillegung der Strecke, lag der Schneepflug an Ort und Stelle. Der so seltene Anblick faszinierte den erst kürzlich zur Schmalspurbahn gestoßenen Fan, und die Zeit verrann ... (Abb. 11 und 12).

Plötzlich stellte ich fest, daß Lindenberg nicht mehr bis zur Abfahrt meines Zuges zu erreichen war. Was tun? Inzwischen wußte ich aber von der immer in Richtung Kyritz verschlossenen Abzweigweiche in Vettin. Das Personal „meines Zuges", jetzt der P 4458, mußte also diese Weiche bei Vettin betätigen, um nach Pritzwalk zu fahren. Also lief ich nach Vettin. Dort konnte man die Begegnung des P 4457 Pritzwalk–Lindenberg, der unermüdliche Schienenbus, mit dem P 4414 Lindenberg–Kyritz, erleben. Die Reisenden hatten hierbei keine Möglichkeit zum Umsteigen. Ja, etwas seltsam war er schon, der damalige Fahrplan ... (Abb. 13)

Laut Kursbuch hatte auch der P 4414 1968/1969 als Triebwagen verkehren müssen, aber der zweite Schienenbus war ja bereits abgestellt, und so wurde u. a. diese Leistung durch einen lokbespannten Zug ersetzt.

Bald war die Ankunftszeit des Pritzwalker Zuges heran, aber nichts zu sehen. Fünf, zehn, fünfzehn Minuten vergingen, ohne daß etwas geschah ...

Doch dann dampfte er heran, der Zugführer sprang herunter, um die Weiche zu stellen, sah mich und legte los: „Da bist du ja, wir haben eine viertel Stunde über Plan auf dich gewartet, aber als du dann noch nicht da warst, sind wir losgefahren ..."

Ich brabbelte zuerst eine Entschuldigung, sah dann den versöhnlichen Blick des Mannes und stieg ein. Erinnerungen, die unvergeßlich bleiben, Erinnerungen an Pollo!

Der Schlüssel

Am nächsten Tag, dem 11. Mai 1969, fuhr ich über Breddin nach Glöwen. Der dritte Urlaubstag war der Strecke Glöwen–Havelberg vorbehalten. Hier sei nur eine Begebenheit erwähnt. Als Havelberg erreicht wurde, Zuglok war die 99 4701, wäre ich gern auf dem Gelände des Bahnhofs herumgestromert. Aber das Empfangsgebäude des Bahnhofs Havelberg wurde, wie bei einigen Bahnhöfen noch heute üblich, verschlossen. Der Zutritt zum Bahnsteig war erst kurz vor Abfahrt oder Ankunft eines Zuges möglich. Ein paar freundliche Worte halfen. Der Dienstvorsteher gab mir den Schlüssel in die Hand. Ich schloß also auf, wies nachdrängendes Publikum zurück und war nach dem Abschließen allein und ungestört – eine Situation, die sich im Stillen wohl jeder Eisenbahnfreund einmal wünscht (Abb. 14).

Zurück ging es nach Glöwen und von hier über Breddin nach Kyritz.

Drei herrliche Tage waren damit vorüber.

Dipl.-Ing. Wilhelm Semper, Lehnitz

150 Jahre Eisenbahn Leipzig–Dresden



2. Teil

Die Strecke Leipzig–Althen

Noch während der Bauarbeiten bei Machern wurde der erste Streckenabschnitt Leipzig–Althen (16 200 Ellen = 8,2 km) am 24. April 1837 mit einfachen Behelfsbauten für die Abfertigung und Betreuung der Reisenden in Betrieb genommen. Das Bahnhofsgebäude in Leipzig existierte noch nicht. Auch im weiteren Verlauf der Arbeiten waren die meisten Gebäude zunächst als Provisorien errichtet worden. Wegen Mangels an Erfahrungen übte man Zurückhaltung!

Aus zeitgenössischen Berichten ist uns das bedeutsame Ereignis der Inbetriebnahme dieses in jeder Hinsicht als Versuchsstrecke zu wertenden Abschnitts überliefert. Unter der anwesenden Menschenmenge befanden sich viele Kaufleute, denn dieser Tag fiel nicht gerade zufällig in die Zeit der Leipziger Frühjahresmesse. Leipzig als europäische Messemetropole präsentierte eine betriebsfähige Teilstrecke der künftigen ersten deutschen Ferneisenbahn! Zur Teilnahme an der Eröffnungsfahrt hatten sich um 9 Uhr, der festgesetzten Abfahrtzeit, Mitglieder des Direktoriums und geladene Gäste eingefunden. An der Fahrt beteiligte sich auch der am Bahnbau interessierte Prinz Johann, späterer König von Sachsen. In stündlichem Abstand fanden weitere Fahrten statt. Die bereits betriebsfähigen Lokomitiven BLITZ und KOMET beförderten die ersten Reisezugwagen.

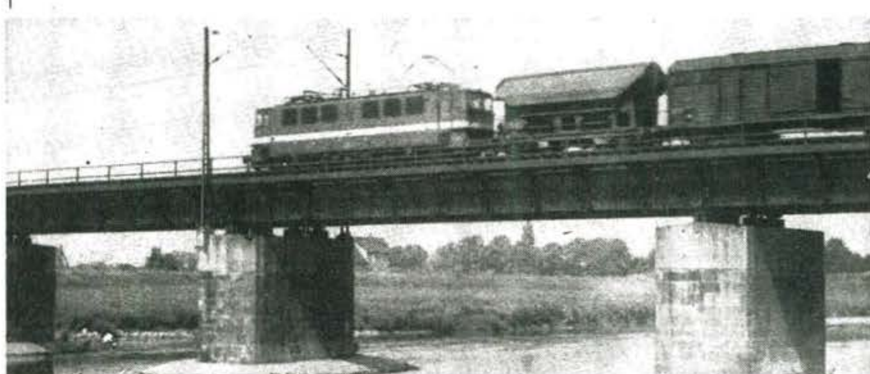
Die Tarife für den Reisezugverkehr sahen auf diesem Streckenabschnitt in der I. Klasse einen Fahrpreis von acht Groschen, in der II. Klasse von sechs Groschen und in der III. Klasse von vier Groschen vor. Bereits damals konnten Rückfahrkarten erworben werden. Um dem „Belegen von Plätzen" in unbeschränkter Zahl, vielleicht auch einem illegalen Verkauf von Fahrausweisen zu höheren Preisen wegen der starken Nachfrage vorzubeugen, durften höchstens nur fünf „Fahrbillets" an eine Person ausgegeben werden. Alle Karten waren mit je einer Platznummer versehen, und die Reisenden verpflichtet, den auf dem „Billet" angegebenen Platz einzunehmen.

Der Betriebsablauf vollzog sich ohne nennenswerte Störungen. Vorsorglich war die Strecke gesichert. In eigens dafür errichteten Bahnwärterbuden beobachteten Bahnwärter die Zugfahrt und gaben mit kleinen Fähnchen die „Zugmeldung" an den Nachbar weiter.

Ab 12. November 1837 konnten die Fahrten über Borsdorf bis Gerichshain fortgesetzt werden. Hierbei mußte eine Niederung auf einem Damm in damals ungewöhnlicher Höhe von über 30 Fuß (etwa 8,50 m) überquert werden.

Als schließlich der Einschnitt bei Machern fertiggestellt war, rollten die Züge ab 11. Mai 1838 bis zum Bahnhof Machern.

1



2



Die ersten deutschen Eisenbahnbrücken

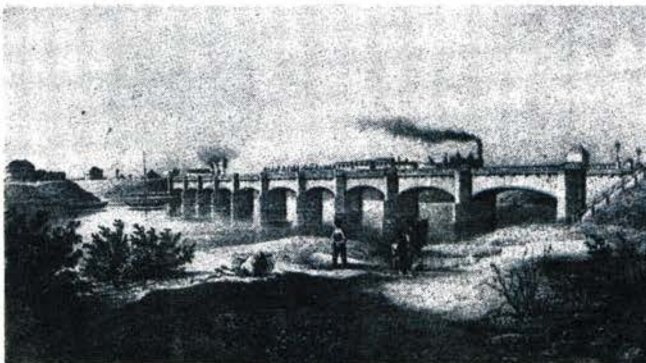
Das bedeutendste Bauwerk bis Wurzen war die bereits erwähnte Muldenbrücke. Nie zuvor wurde in Deutschland eine Eisenbahnbrücke mit derartigen Abmessungen errichtet. Friedrich List legte selbst im Oktober 1835 in Wurzen den Muldenübergang fest. Der Landbaumeister Königsdörfer übernahm den Bau „im Accord" für die Summe von 125 000 Talern. Die im Kern noch heute erhaltenen Pfeiler wurden auf Holzpfählen gegründet und in Bruchsteinmauerwerk aus Rochlitzer Porphyr ausgeführt. Die bogenförmigen Überbauten ähnlich wie bei der Elbbrücke Riesa aus Eichen- und Kiefernstämmen, waren Meisterwerke der Holzbaukunst. Zum Schutz gegen Witterungseinflüsse brachte man Holzverschalungen an, die sich jedoch, wie bei der Elbbrücke Riesa, nicht bewährten.

Der stattliche und 400 m lange und aus zwei nebeneinanderliegenden U-Bauten bestehende Brückenzug wurde am 31. Juli 1838 in Betrieb genommen. Die steigenden Verkehrslasten und Schäden am Holzwerk erforderten 1875 den Ersatz der Holzbrücken durch je zwei schweißeiserne Tragwerke als Fachwerke über den Öffnungen. Das Bauwerk war 683 m lang. Im Jahre 1896 ergaben Nachrechnungen, daß die Brücke infolge steigernder Verkehrslasten wiederum überbeansprucht war. Deshalb wurden die eisernen Überbauten entsprechend verstärkt. 1932 erhielten die Brückenpfeiler eine Betonummantelung. Am östlichen Brückenende schüttete man die letzten beiden Öffnungen bis auf eine Fußwegöffnung von 3,50 m lichte Weite zu. Der mit zwei Öffnungen überbrückte Mühlgraben wurde in den Muldekanal einbezogen. Die Mitte der 30er Jahre ermittelte Altersschwäche der Eisenkonstruktionen (lose Niete) bedingten das Herabsetzen der zulässigen Fahrgeschwindigkeit auf 40 km/h. Rüstungsausgaben und der zweite Weltkrieg verhinderten den Um- oder Neubau. Am 1. April 1945 sprengte die faschistische Wehrmacht die Pfeiler von acht Überbauten; 14 Überbauten stürzten ab. Mit Hilfe der Sowjetarmee wurde der Brückenzug im Gleis Dresden–Leipzig mit Schwellenstapeln unverzüglich behelfsmäßig wieder hergestellt und am 6. August 1945 in

Betrieb genommen. Nach Wiederaufbau der halben Pfeiler im Gleis Leipzig–Dresden war am 31. Januar 1946 der alte Zustand äußerlich wiederhergestellt worden. Ab 1949 schüttete man acht Flutöffnungen im Anschluß an die östlichen Muldekanal-Öffnungen in Form eines 125 m langen Damms zu. Die alten Überbauten wurden ausgebaut und die zwei Mühlgraben-Überbauten durch stählerne ersetzt. Die vier 25-m-Öffnungen erhielten eine Sonderkonstruktion aus parabelförmigen Fischbauchträgern. Diese Arbeiten waren am 25. Juni 1951 abgeschlossen. Der Brükkenzug besteht nunmehr aus der Hauptbrücke mit vier Strom- und vier Flutöffnungen (Gesamtlänge 225 m) sowie aus der Muldekanalbrücke mit zwei Öffnungen und der Wegunterführung (Gesamtlänge rund 56 m).

Die Elektrifizierung erforderte 1970 eine nochmalige Rekonstruktion. Die Fischbauchträger wichen modernen vollwandigen Stahlüberbauten mit erneuerten Stahlbeton-Auflagerbänken (Abb. 1).

3



4



5



1 Muldenbrücke bei Wurzen heute

2 Der Rest des ehemaligen Viaduktes über das Döllnitztal heute

3 Die Eisenbahnbrücke bei Riesa nach einer Zeichnung von G. Täubert

4 Die am 19. Februar 1876 eingestürzte Elbbrücke bei Riesa

5 Elbbrücke bei Riesa von 1878 bis 1966

Die älteste Eisenbahnbrücke

Zwischen dem Bahnhof Wurzen und Haltepunkt Kühren überquert die Strecke Leipzig–Dresden im km 29,25 die Fernverkehrsstraße F 6 Dresden-Leipzig auf der ältesten, noch im ursprünglichen Zustand und seit 1838 in Betrieb befindlichen deutschen Eisenbahnbrücke. Sie hat eine lichte Weite von 11,24 m, eine lichte Höhe über Straßenmitte von 6,83 m und eine Gesamthöhe bis Bauwerkoberkante von 8,40 m. Die Parallelflügel in den Übergängen zum Bahndamm entsprechen den heutigen Ansprüchen der Gestaltungsform derartiger Bauwerke! Die Brücke wurde aus Bruchsteinmauerwerk mit Sandsteinverkleidung errichtet und ist Zeugnis einer bemerkenswert exakten Steinmetzarbeit. Allerdings kannte man damals noch nicht die Abdichtung der Fahrbahn gegen aufkommendes Regenwasser. Um die Gefahr des weiteren Auslaugens der Bauwerksfugen durch eindringende Feuchtigkeit zu verhindern, wurde 1961 das Mauerwerk mit Zementmörtel ausgepreßt. Gegen das Abkippen der Stirnmauern über dem Gewölbe kamen Stahlanker mit Ankerplatten zum Einbau. 1968 wurde im Vorlauf für die Elektrifizierung wegen des größeren Gleisabstands eine Stahlbetonwanne aufgebracht.

Zwischen Oschatz und Riesa

Über Dornreichenbach, Dahlen und einer Höhe bei Merkwitz erreichte am 3. November 1838 der erste Zug die damalige Station Oschatz.

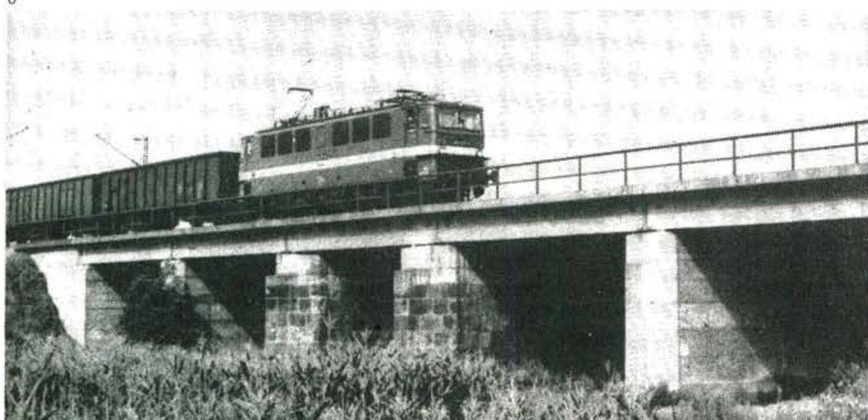
Am 21. November 1838 wurde der Abschnitt Oschatz–Riesa eröffnet. Unmittelbar nach Verlassen des Bahnhofs Oschatz mußte der Zug das Döllnitz-Tal bei Zschöllau auf einem 418 m langen Viadukt mit 26 Pfeilern überqueren. Neben den Brücken über die Mulde, die Elbe bei Riesa sowie dem Tunnel bei Oberau war dieses Bauwerk eine Meisterleistung und erregte allgemeine Bewunderung. Als Baustoff diente Sandstein. Die Bauwerksachse lag in einem Bogen von R = 1 090 m. Die Maurerarbeiten übernahm für 63 255 Taler der Maurermeister Richter in Oschatz. Der Konstrukteur und Bauleiter war wiederum Königsdörfer. Die fast jährlich auftretenden Hochwasser gefährdeten die Pfeiler. Die leitenden Ingenieure entschlossen sich daher, das Bauwerk nach neunjährigem Bestehen im Jahre 1847 bis auf die heute noch vorhandenen Gewölbe zu verfüllen. Erhalten sind ein Gewölbe mit 11,60-m-Stützweite über einen Weg und die Döllnitz sowie ein zweiter Bauwertteil mit drei Gewölben, je 12,40-m-Stützweite mit einer Gesamtlänge von 55 m über Wiesengelände als Hochwasseröffnung (Abb. 2).

Die Elbbrücke bei Riesa

Mit Riesa ist die damals bedeutendste deutsche Eisenbahnbrücke, die Elbbrücke, verbunden. Mutige, erfahrene Ingenieure, der bereits erwähnte Karl Theodor Kunz, der sächsische Landbaumeister Königsdörfer, erarbeiteten die Pläne für dieses Bauwerk. Am 1. August 1836 wurde das auf 270 000 Taler veranschlagte Vorhaben mit 600 Arbeitskräften begonnen. Das Tragwerk bildeten zehn verdübelte hölzerne Fachwerkbögen – übrigens eine bereits von den Römern angewandte Bauweise. Exakte Berechnungsmethoden für die Dimensionierung der Tragwerke waren in den ersten Jahren des Eisenbahnbaus noch nicht bekannt. Die Bögen je Gleis

ruhten auf neun aus Sandsteinen gemauerten Pfeilern – gegründet auf Pfahlrosten wie auch die gemauerten Widerlager. Die lichte Weite betrug zwischen den Strompfeilern 28,30 m und den übrigen 23,20 m sowie 31,79 m bei den Landöffnungen. Die 350 m lange Brücke war damals ein viel beachtetes Bauwerk. Trotz ungünstiger Hochwasserverhältnisse (Frühjahr 1837 und 1838) und gefährlichen Eisgangs 1839 konnte die Brücke am 20. März 1839 abgenommen werden (Abb. 3).
Über diese Brücke rollten übrigens 1848 auch Züge mit Revolutionären nach Dresden. Die Transporte wurden durch die vom sächsischen König herbeigerufenen preußischen Hilfstruppen unterbunden. Der Krieg Preußen–Österreich 1866 veranlaßte den preußischen König, dem mit Österreich verbündeten sächsischen König den Krieg zu erklären. Sächsische Pioniere steckten zwei der hölzernen Mittelbögen in Brand. Zehn Tage später hatten preußische Pioniere die sächsische Brücke wieder betriebsfähig hergerichtet.
Wie bei allen anderen Eisenbahn-Holzbrücken gab es auch bei der Riesaer Elbbrücke Probleme. Der Fäulnisgefahr in den der Witterung ausgesetzten Knotenpunkten, der Feuergefährlichkeit und der zermürbenden Wirkung der ständigen, dynamischen Beanspruchung war das Bauwerk auf Dauer nicht gewachsen. Die Verschalung der Holzkonstruktion behinderte die Luftzirkulation und führte zum vorzeitigen Faulen der Hölzer. Ständig waren aufwendiger werdende Reparaturen notwendig. Daher wurden von 1872 bis 1875 die Pfeiler verstärkt sowie 1874 und 1875 die hölzernen Bogen durch schweißeiserne Halbparabelträger mit dreiteiligem Ständerfachwerk ersetzt. Das Bauwerk hatte jetzt zwei Hauptöffnungen von je 97,6 m lichte Weite und sechs kleinere, je 30,6 m lange Fachwerkträger erhalten. Den Entschluß, die Holzbrücke durch eine eiserne zu ersetzen, hat der international anerkannte Eisenbahningenieur Max Maria von Weber beeinflußt (siehe „me" 3/88, Seiten 3 bis 5).
Am 19. Februar 1876 gegen 21 Uhr, kurz vor Ausfahrt eines Zuges aus dem Bahnhof Riesa, stürzte die wenige Monate vorher fertiggestellte Brücke infolge eines unterspülten Mittelpfeilers ein (Abb. 4). Damit waren innerhalb kurzer Zeit zwei Gruppenpfeiler, drei große und 96 m lange Überbauten sowie drei kleine, 30 m lange Überbauten ganz oder teilweise in den Strom gestürzt. Infolge des dadurch von 1 664 m² auf 1 000 m² reduzierten Durchflußquerschnitts durchflossen die Wassermassen den Brückenbereich jetzt mit einer Geschwindigkeit von 3,2 m/s statt mit den ansonsten üblichen 1,9 m/s. Es bestand die Gefahr weiterer Zerstörungen. Eine aus Dresden sofort eingesetzte Pioniereinheit sicherte die Pfeiler durch Vorlegen von Eisenbarren und Granitblöcken. Für die Personenbeförderung wurde eine Fähre eingesetzt. In 72 Tagen baute der Rochlitzer Zimmermann Graul mit seinem Betrieb zunächst eine Behelfsbrücke.
1877 und 1878 entstand unter Leitung des Ingenieurs Köpke und des Wasserbauinspektors Göbel 30 m oberhalb der alten Brücke eine neue kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke mit zwei nebeneinander liegenden Eisenkonstruktionen als Parabelträger aus Schweißeisen. Sie bestand aus drei Hauptöffnungen mit 101,4 m und einer Öffnung mit 44,4 m Stützweite. Vor Baubeginn wurde durch Bohrungen der Untergrund sorgfältig untersucht. Die Pfeiler wurden mit Caissons im tragfähigen Baugrund gegründet. Am 12. Februar 1878 konnte die Brücke dem Betrieb übergeben werden. Es würde zu weit führen, hier die bis dahin einmalige Konstruktion der Pfeiler im Bereich der Flußufer zu erläutern. Diese Pfeiler dienten sowohl der Aufnahme des Auflagerdrucks der Bögen als auch des landseitigen Erddrucks (Abb. 5).
Der Versuch, am 23. April 1945 die Brücke völlig zu zerstören, wurde verhindert. Ab 1. Juli 1945 rollten die Eisenbahn auf einem Gleis und Kraftfahrzeuge über eine Gemeinschaftsbrücke. Dieses eindrucksvolle Bauwerk bestand bis zum 27. Juli 1966. Seitdem rollt der Zugverkehr über die neue zweigleisige Eisenbahnbrücke (siehe „me" 3/89, Seite 9).

6



6 Rest des Röderauer Viadukts heute

Fotos: Verfasser (1, 2, 6), Sammlung des Verfassers (3 bis 5)

Der Viadukt von Röderau

840 m vom Widerlager der Elbbrücke am rechten Flußufer entfernt, wurde ebenfalls 1839 ein vielbeachteter Viadukt in Betrieb genommen. Er war 658 m lang und hatte 63 Öffnungen mit lichten Weiten von 8,60 m bzw. 5,75 m als Flutbrücke über die Elbniederung. Sämtliche Pfeiler und Widerlager entstanden aus Bruchsteinen mit Kalkmörtel. Das Ergebnis der Baugrunduntersuchungen bedingte auch hier Pfahlgründungen mit Bohlenrosten. Bei den Überbauten handelte es sich wie bei den Bauwerken in Wurzen und Riesa um Holzbogen-Konstruktionen. Eisschäden und Auswaschungen an den Pfeilern waren bereits 1853 für die Wasserbaukommission Anlaß, die sich heute noch bewährende Regulierung des rechten Elbufers durch Deiche auf Staatskosten in Auftrag zu geben.
In einem Bericht vom Dezember 1858 wurden Fäulnisschäden an allen Holzüberbauten erwähnt. Die bereits 1853 entfernte Verschalung der Holzfachwerke verbesserte zwar die Luftzirkulation, aber ein Ersatz durch schweißeiserne Überbauten erwies sich als unumgänglich. Ihn lehnte man aber wegen der hohen Kosten ab. Nach nochmaligen Ausbesserungen der kritischen Schäden wurde am 25. August 1863 entschieden, 20 der Pfeiler als Gruppenpfeiler zu verstärken und das ganze Bauwerk mit Segmentgewölben aus Sandsteinquadern umzubauen, die Pfeilerköpfe entsprechend herzurichten und zum Schutz gegen Eisgang um zwei Ellen höher zu legen. Während der Umbauarbeiten des zweigleisigen Viadukts bewährten sich bereits damals Grundsätze der noch heute gültigen Baubetriebstechnologie für den zeitweilig eingleisigen Betrieb. Schon am 19. November 1864 meldete der verantwortliche Ingenieur Knösel beide Gleise befahrbar. In der schriftlichen Anerkennung mit Prämie durch das Direktorium hieß es: „Wir erkennen mit Vergnügen an, welche außerordentliche Tätigkeit und Umsicht dazu gehörten, ein so bedeutendes Bauwerk in so kurzer Zeit unter so ungünstigen, sogar sehr schwierigen Verhältnissen herzustellen ..." Die Bauzeit für die 63 zweigleisigen Gewölbe betrug etwa 14 Monate! Kriegsschäden zwangen dazu, das Bauwerk von 1967 bis 1969 zu rekonstruieren. Außer zwei Flutbrücken mit je fünf Öffnungen aus Fertigteilen kamen Plattenbalken und Randbalken zum Einbau. Duch das Auspressen der alten Bruchsteinpfeiler wurde der Viadukt eingeschüttet (Abb. 6).

Fortsetzung folgt

Peter Zander (DMV), Grube
(b. Potsdam)

5. Folge

Der Akkumulatortriebwagen der K. Sächs. Sts. E. B.

Bekanntlich gehörten zum Fahrzeugpark der preußischen Staatsbahn zahlreiche Akkutriebwagen, auch Speichertriebwagen genannt. Über sie erschienen bereits mehrere Publikationen. Modelle dieser Fahrzeuge rufen immer wieder das Interesse hervor.
Fast nicht bekannt ist die Tatsache, daß die Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen (K. Sächs. Sts. E. B.) bereits im Jahre 1903 ebenfalls derartige Triebwagen einführen wollten. Nach Entwürfen wurde allerdings nur ein einziger Speichertriebwagen gebaut. Dieses Fahrzeug wies einige interessante Besonderheiten auf, die es rechtfertigen, den einzigen sächsischen Akkutriebwagen im Fahrzeugarchiv näher vorzustellen. In diesem Zusammenhang besteht der Wunsch, den Lebensweg des Triebwagens weiter zu vervollständigen. Wer dazu beitragen kann, möge es im Interesse der Sache tun!

Vorgeschichte

Die Generaldirektion der K. Sächs. Sts. E. B. war stets bestrebt, neue technische Entwicklungen in die Praxis umzusetzen. Gerade bei den Triebwagen läßt sich diese Haltung, trotz mancher Mißerfolge, erkennen.
Angeregt durch den erfolgreichen Einsatz von elektrischen Triebwagen mit Akkumulatoren bei den pfälzischen Eisenbahnen, wollte nun auch die K. Sächs. Sts. E. B. ein derartiges Fahrzeug beschaffen. Schließlich suchte man in jenen Jahren bei allen Eisenbahnen für den Nebenbahndienst und Vorortverkehr geeignete Fahrzeuge. Mit dem Akkutriebwagen sollten die deutlichen Vorteile elektrischer Triebwagen ohne eine teure Fahrleitung genutzt werden.

Baugeschichte

Derartige Triebwagen waren für 80 bis 100 Personen vorgesehen. Im Vorortverkehr hielt man die dritte Wagenklasse für ausreichend. Ein Abort erwies sich als unnötig. Die zulässige Geschwindigkeit wurde mit 45 km/h festgelegt. Der Triebwagen sollte später auch einen Anhängewagen befördern können.
Im Entwurf war zu berücksichtigen, daß die Akkumulatorelemente beträchtliche Eigenmassen aufwiesen. Darin ist wohl auch die Entscheidung für einen Doppeltriebwagen aus zwei gleichen Wagenhälften begründet. Er war leichter als ein vierachsiger Drehgestellwagen herzustellen. Den Bau der beiden gleichen Wagenhälften übernahm die Sächsische Waggonfabrik Werdau. Die elektrische Ausrüstung lieferten die Siemens-Schuckert-Werke Berlin. Die Akkumulatoren schließlich baute die Akkumulatorenfabrik G. Hagen in Köln-Kalk. In welchem Umfang die einzelnen Firmen an der Montage beteiligt waren, ließ sich ebensowenig klären wie der Anteil des Werkstättenamts Dresden-Friedrichstadt. Dort soll der Triebwagen zu Beginn des Jahres 1904 stationiert worden sein.

Beschreibung

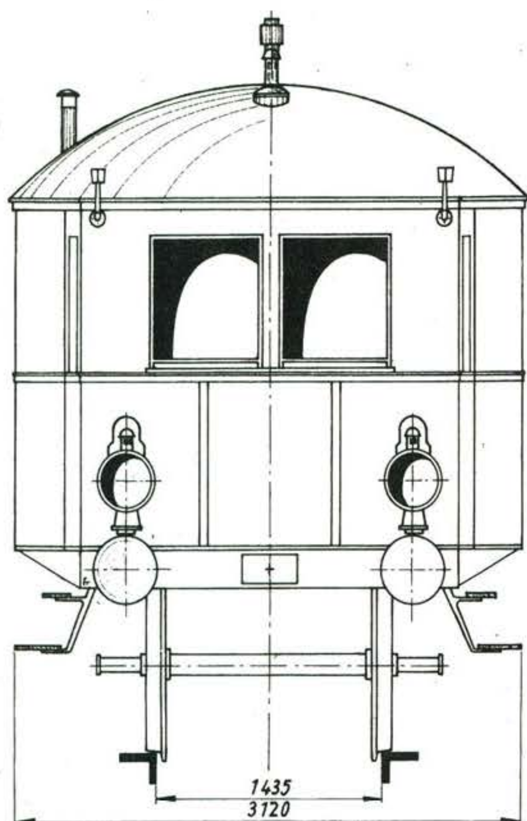
Beide Wagenkästen stimmen in ihrem Aufbau völlig überein. Sie bestanden aus horizontalen und vertikalen Hölzern, die zusammen mit den Querspanten für Fußboden und Dach ein Skelett bildeten. Dieses Gerippe war außen mit Blechen bekleidet und innen mit Brettern verschaltet. Im Inneren entstand ein Großraum mit Längssitzbänken für 40 Personen. Die Führerstände trennten nur halbhohe Wände vom Einstiegraum. Die beiden inneren, einander zugewandten Wagenenden waren als seitlich offener Übergang und Einstieg ausgeführt worden. Das Besondere dieses Überganges stellte nicht nur der Faltenbalg im Dach dar, sondern vor allem die Plattform, die beide Wagenenden verband. Leider gaben die gesichteten Skizzen nur grobe Hinweise zur konstruktiven Lösung. Erkennbar war, daß die Plattform unter beide Wagenkästen reichte und dort federnd gelagert war. Es wäre interessant zu wissen, wie Seiten- und Höhendifferenzen ausgeglichen wurden. Diese Art von Übergangsbrücken sind dem Verfasser bisher nur von Salonwagenzügen bekannt. Alle Fenster, außer in den Einstiegtüren, waren fest eingebaut. Schlitze über den Fenstern des Fahrgastraums dienten der Belüftung. Die Entlüftung geschah durch die Hauben im Dach. Ein Füllofen

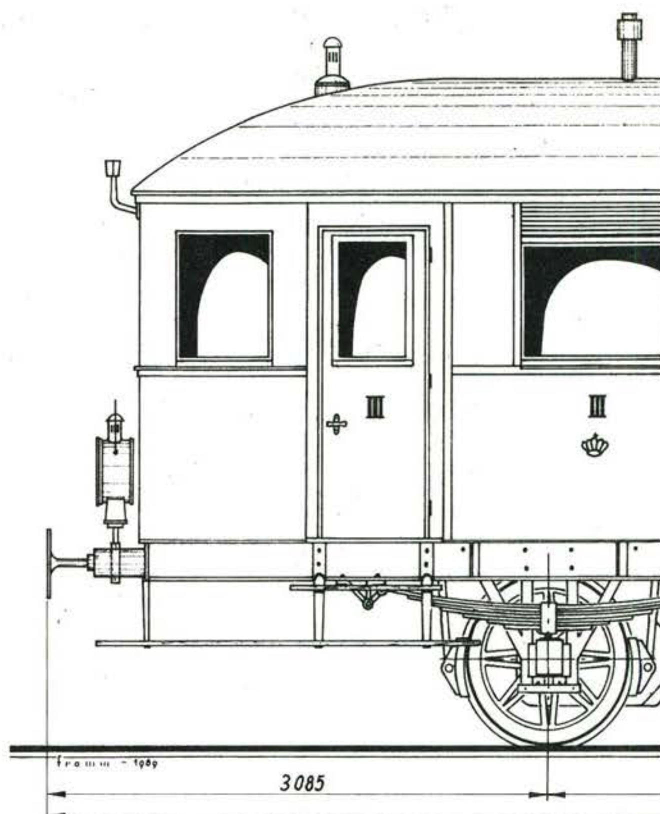


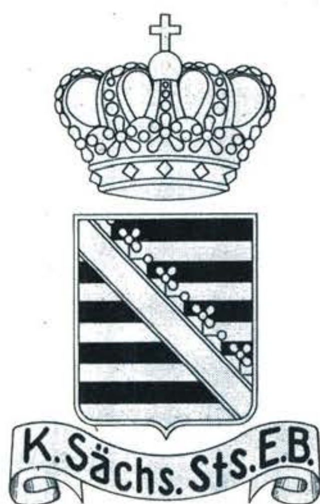
Der Speichertriebwagen E 1 der K. Sächs. Staats-Eisenbahn bei Einfahrt in den Bahnhof Mügeln (heute Heidenau). Die Aufnahme soll 1904 entstanden sein. Leider besitzt die Vorlage für diese Reproduktion, wie auch eine zweite bekannte Aufnahme (siehe Lokomotiv-Archiv Sachsen), nur eine verminderte Bildqualität. Quelle: Bildarchiv des VMD, Reproduktion VMD

Technische Angaben zum Akkumulatortriebwagen E 1

Gattungszeichen		CC
Achsanordnung		B + B
Betriebsnummer		E 1
Lieferer		Waggonfabrik Werdau
wagenbaul. Teil		SSW Berlin
elektr. Ausrüstung		G. Hagen Köln-Kalk
Akkumulator		
zul. Geschwindigkeit	km/h	45
Wagenlänge über Puffer	mm	18 900
Achsstand	mm	4 000 + 4 730 + 4 000
Laufkreisdurchmesser d. Räder	mm	1 000
Sitzplätze (nur 3. Klasse)		80
Stehplätze		18
Dienstmasse, besetzt	kg	44 375
je Sitzplatz	kg	554,7
Achsfahrmasse	kg	11 094
Akkumulatoren-Bauart		Gitterplatten
Zellenanzahl		184
Kapazität	Ah	430
Fahrmotoren		
Bauart		Hauptstrom
Anzahl		4
Leistung	kW	4 × 19,8
zul. Drehzahl	U/min.	360
Kraftübertragung		Stirnzahnräder
Heizung		Füllofen
Beleuchtung		elektrisch u. Öl
Bremsbauart		elektromagnetisch betätigte Klotzbr.
Beschaffungsjahr		1904



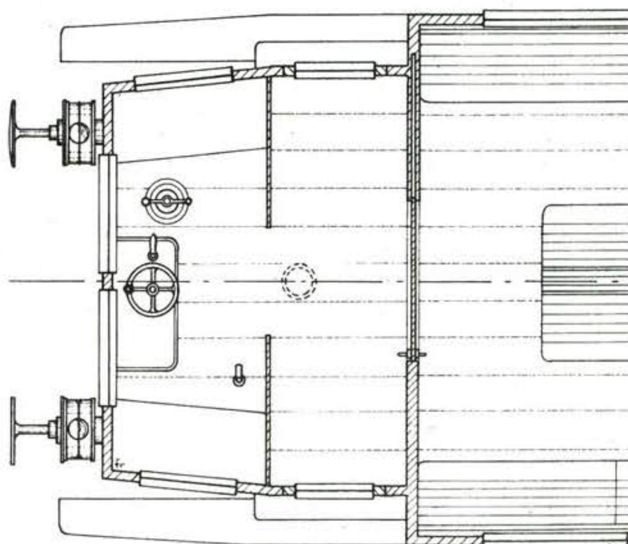




„me-fahrzeugarchiv"

5. Folge

Der Akkumulatortriebwagen der K. Sächs. Sts. E. B.



Maßstab: 1:43,5

Am Rande vermerkt

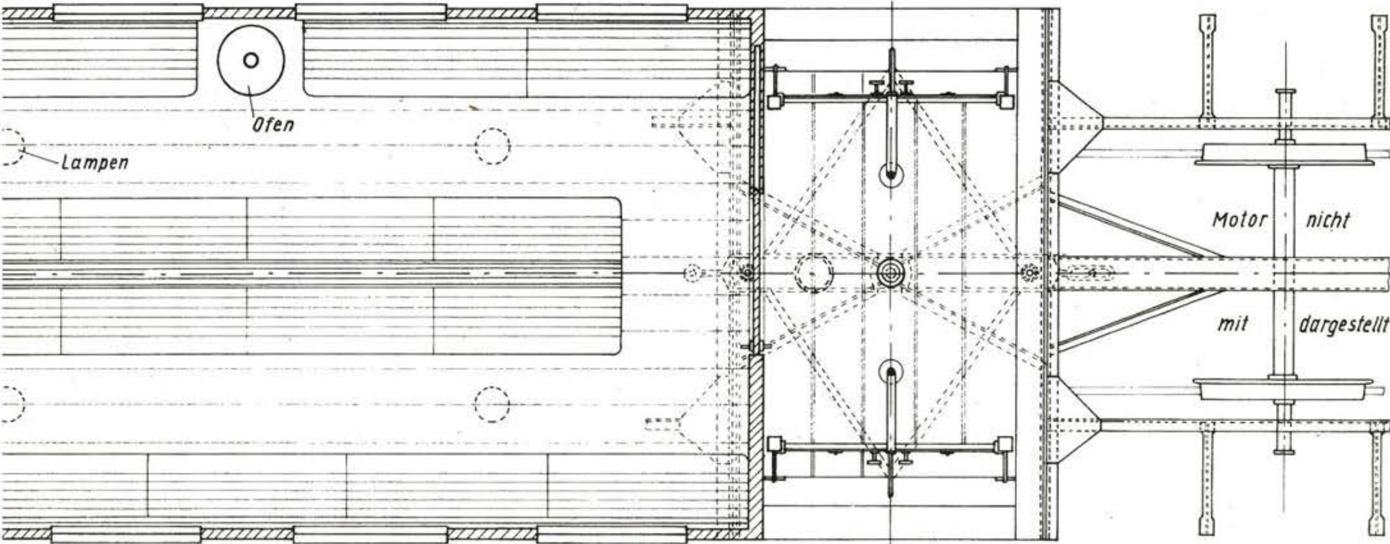
Im Heft 4/88 unserer Zeitschrift erschien erstmals das „me-fahrzeugarchiv". In dieser Ausgabe veröffentlichen wir bereits die 5. Folge.
Bisher waren wir bemüht, Fahrzeuge vorzustellen, über die – weil Einzelgänger – bisher noch nicht viel oder nichts geschrieben wurde. Die meisten Leser, die sich dazu äußerten, finden das gut, und andere – vor allem Modelleisenbahner – meinen, daß sich der Nachbau deshalb nicht lohne, weil dann auf der Anlage (nur) Einzelgänger verkehren würden. Darüber kann man natürlich durchaus geteilter Meinung sein.
Dem gegenüber steht aber die Tatsache – so meinen wir –, daß „gängige" Eisenbahnfahrzeuge, egal ob Lokomotiven oder Wagen, bereits genügend in Büchern und im „me" beschrieben bzw. vorgestellt wurden. Das betrifft beispielsweise Detailzeichnungen von Lokomotiven der Baureihen 01, 03 oder 38.
Die Redaktion will deshalb auch künftig im „me-fahrzeugarchiv" technik- und baugeschichtlich interessante und mitunter einmalige Fahrzeuge vorstellen. Uns würden dazu weitere Meinungen aus der Leserschaft interessieren. Geht es doch darum, diese über viele Jahre vorgesehene Beitragsserie so zu gestalten, daß sie dem ausschließlich an der Eisenbahngeschichte interessierten Freund ebenso etwas bietet wie dem Modellbauer.
Die Redaktion

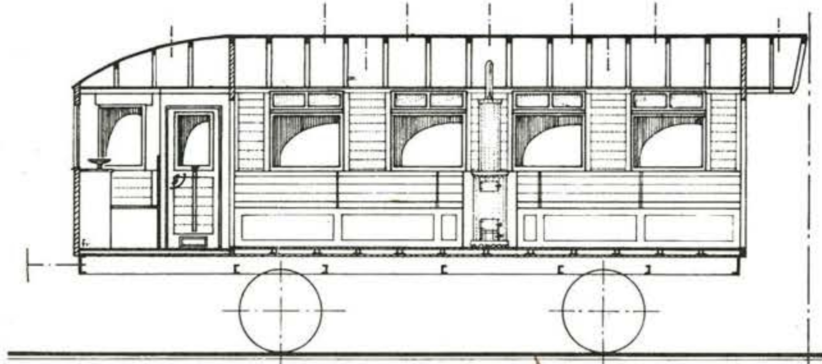
III

3815

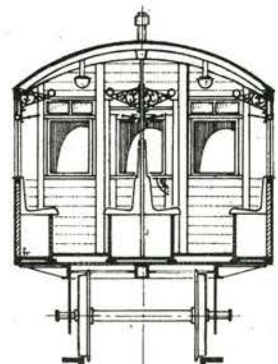
4000 4730 4000

18 900





M 1:87

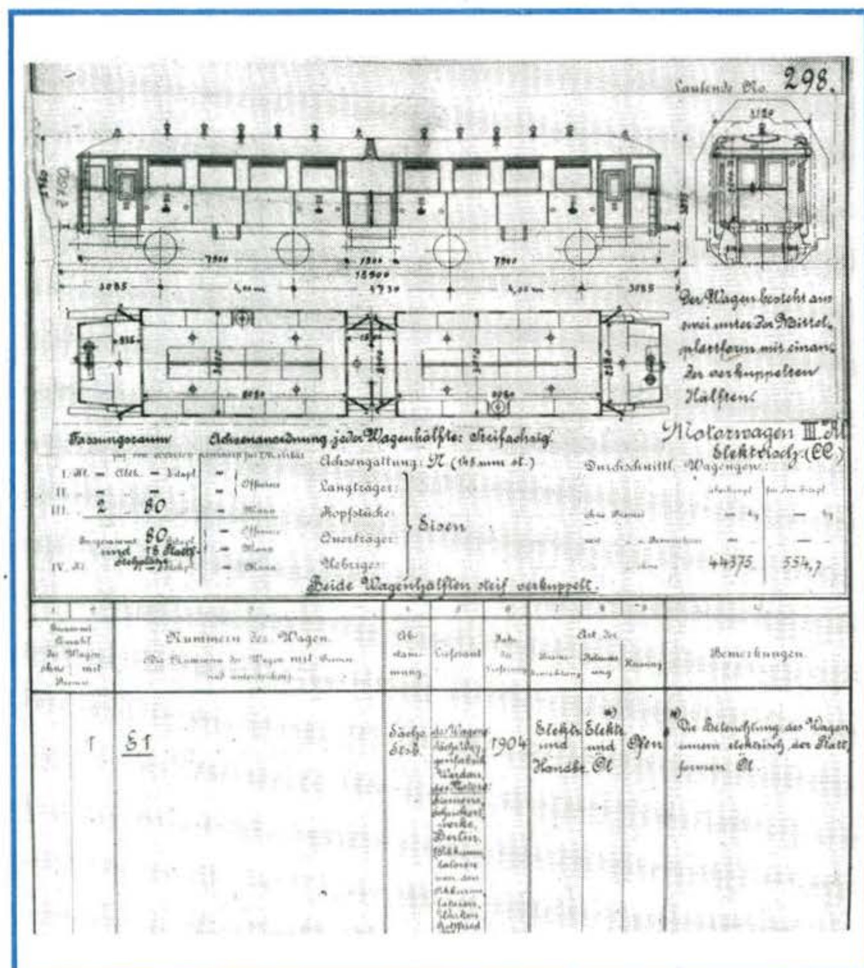


M 1:87

beheizte nur den Raum der Reisenden. Ihn beleuchteten vier elektrische Lampen. An den Einstiegen war je eine Öllampe vorhanden. Damit gewährleistete man eine Notbeleuchtung bei Ausfall der elektrischen Anlage. Die Stirnlaternen wurden ebenfalls nicht elektrisch betrieben.
Das Untergestell bestand vollständig aus Profileisen verschiedener Formen und Abmessungen. Die Teile waren vernietet. Außergewöhnlich starke Blattfedern, immerhin 14lagig, waren notwendig, um die große Masse des Wagenkastens abzustützen. Die Achsen liefen in Gleitlagern und wurden, wahrscheinlich wegen der Antriebe, starr gelagert. Daraus ergab sich auch der geringe Achsstand von nur vier Metern. Wie schon bei der Mittelplattform, gibt es auch über die Verbindung beider Wagenhälften keine präzise Beschreibung. Fest steht lediglich, daß es sich um eine Steifkupplung handelte.
Eine weitere konstruktive Besonderheit, zumindest für Eisenbahntriebwagen der damaligen Zeit, zeigte die Bremsbauart. Eigentlich zeigte sie diese nicht, denn auf den Skizzen sah alles wie immer aus. Aber warum gab es zwei Bremszylinder für jede Wagenhälfte? Nur in (3) ist erklärt, daß es sich hierbei um Elektromagnete handelte. Sie erzeugten die Bremskraft. Jeder Magnet, damals Solenoid genannt, bildete mit einem Fahrmotor einen Stromkreis, der zum Bremsen durch eine Schaltstufe des Fahrschalters geschlossen wurde. Und auch für die elektrische Anlage muß wiederholt werden, daß die darüber derzeit zugänglichen Unterlagen zumeist sehr allgemein gehalten sind. Ein Schaltbild fehlt.
Zum Akkumulator, in Holzkästen unter den Sitzen angeblich luftdicht eingebaut, wird angegeben, daß er aus 184 Doppelzellen bestanden haben soll. Seine Kapazität war mit 430 Ah für eine dreistündige Entladung eingeschätzt worden. Im Betrieb soll dies mehr als ausreichend gewesen sein. Alle Achsen des Triebwagens wurden durch je einen vierpoligen Gleichstrom-Reihenschlußmotor angetrieben. Als Dauerleistung eines Motors gab man 27 PS (19,8 kW) an. Der Fahrschalter enthielt einen sogenannten Ordnungsschalter, mit dem die Fahrtrichtung festgelegt wurde. Zum Anfahren waren die beiden Motoren einer Wagenhälfte in Reihe geschaltet. Nacheinander schalteten sich kleiner werdende Widerstände vor, um die Motorspannung schrittweise erhöhen zu können. Dieser Vorgang wiederholte sich dann noch einmal mit parallelgeschalteten Fahrmotoren.

Einsatz und Verbleib

Seit dem Jahre 1904 wird der Triebwagen mit der Gattungsbezeichnung CC und der Betriebsnummer E 1 in den statistischen Unterlagen der K. Sächs. Sts. E. B. geführt. Nach den Angaben in (3) soll der Triebwagen am 17. März 1904 den regelmäßigen Vorortverkehr auf den Strecken von Dresden nach Cossebaude und Mügeln (heute Heidenau) eröffnet haben. Unterstützt wird diese Aussage durch ein historisches Foto im Archiv des Verkehrsmuseums Dresden (Abb. Seite 17).
Aus den technischen Daten der Motoren und des Akkumulators ließ sich ein Fahrbereich von etwa 60 km abschätzen. Er war ausreichend, um die angegebene Strecke von der Ladestation Dresden aus zu durchfahren. Das Nachladen aus dem Gleichstromnetz der Dresdner Straßenbahn dauerte etwa eine Stunde. Es wurde mit 480 Volt und maximal 140 Ampere geladen.
Leider konnten bisher keine Aussagen darüber gefunden werden, wie sich der Triebwagen im Betrieb bewährte. Da es bei diesem einen Exemplar blieb, ist wohl anzunehmen, daß Probleme auftraten. In den Nachweisungen bis 1919 war der Triebwagen ständig enthalten. Nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn verliert sich seine Spur.



Einen Eindruck vom Aussehen des Bildlichen Wagenverzeichnisses der K. Sächs. Sts. E.B. vermittelt diese Reproduktion. Unter der lfd. Nr. 298 findet sich der Akkutriebwagen. Alle Triebwagen wurden in den Band I aufgenommen, der die Personenwagen enthielt.
Quelle: Die Wagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen, Band I, Archiv des Verkehrsmuseums Dresden; Reproduktion: Zander

Quellenangaben
(1) Statistischer Bericht über den Betrieb der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privat-Eisenbahnen.
Herausgegeben vom Königlich Sächsischen Finanzministerium, Dresden 1904 bis 1919, Archiv des Verkehrsmuseums Dresden
(2) Wagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen Band I (Bildliches Verzeichnis), Archiv des Verkehrsmuseums Dresden
(3) H. Palitzsch: Akkumulatorwagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen. Elektrische Bahnen 2 (1904), Verlagsbuchhandlung R. Oldenbourg München und Berlin

Oberingenieur Günter Fromm (DMV), Erfurt

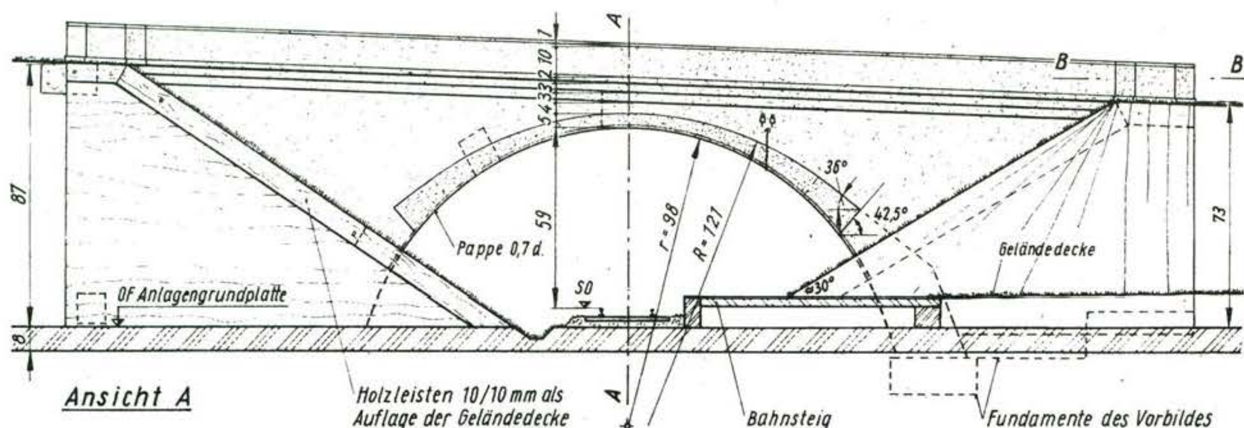
Die Brückenbauten des Bahnhofs Erfurt West

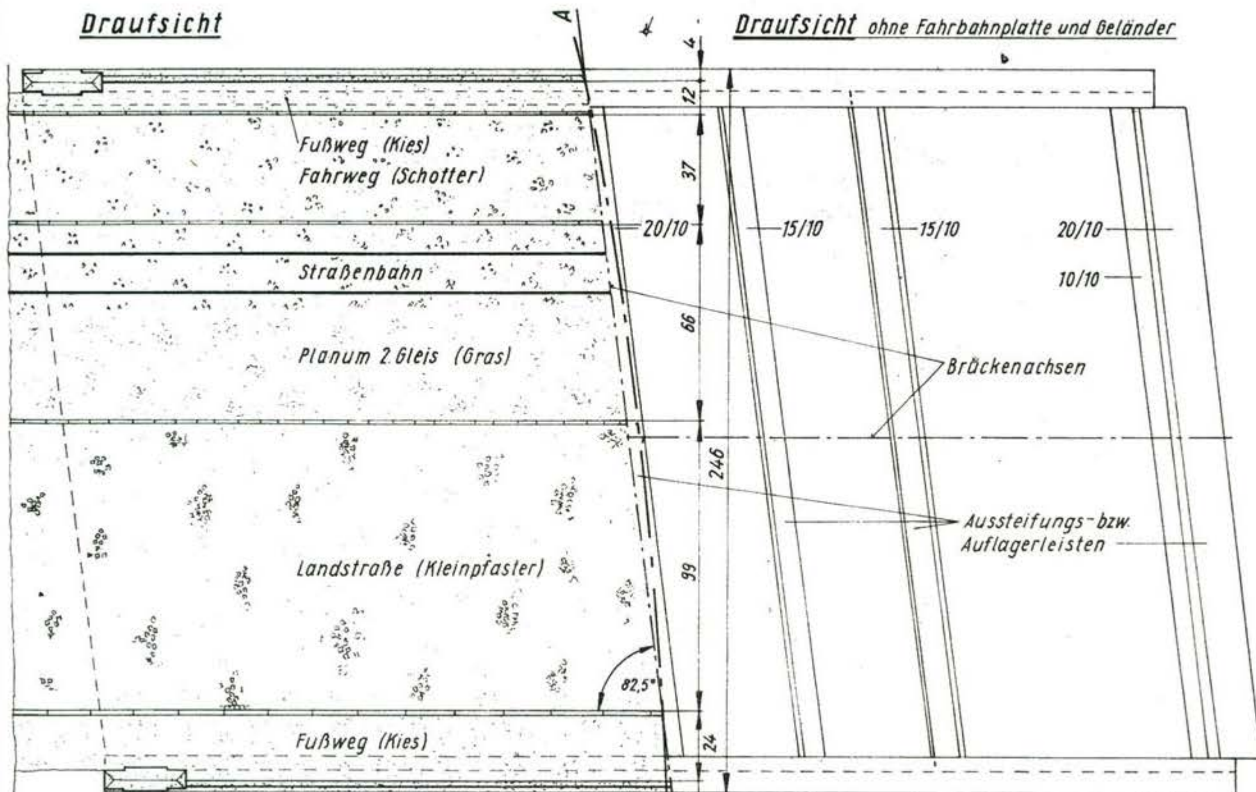
Die Beitragsfolge über Baulichkeiten des Bahnhofs Erfurt-West (siehe „me" 1, 2 und 4/1989) soll heute mit zwei Brückenbauwerken abgeschlossen werden, die den Bahnhof quasi begrenzen. Es sind dies die Straßenüberführung der Binderslebener Landstraße und die Wegunterführung Brühler Herrenberg. Ihre Lage im Bahnhof ist aus dem Gleisplan der Modellbahnanlage Bahnhof Erfurt West (siehe „me" 8/87, Seite 42) ersichtlich. (Der Straßenzug Brühler Herrenberg wurde dort fälschlicherweise mit Brühler Hohle bezeichnet.)

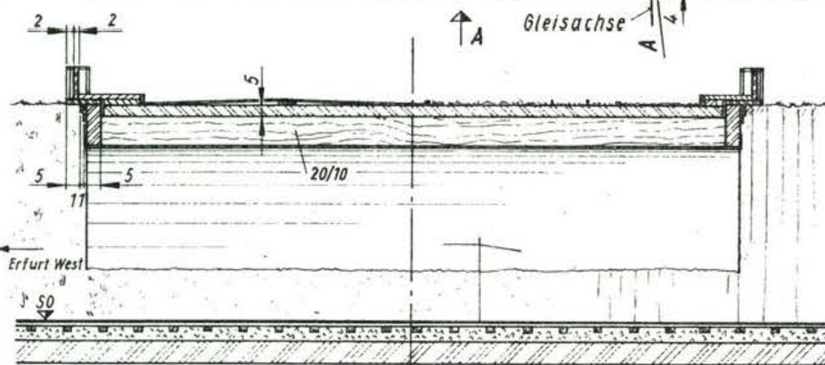
Straßenüberführung
Binderslebener Landstraße (Abb. 1)
Vom Vorbild
Die Straßenüberführung, die den Einschnitt vor dem Bahnhof überspannt, wurde in Stampfbetonbauweise hergestellt. Sie besteht aus einem Segmentbogen mit verlorenen Widerlagern und parallelen Flügelmauern. Die Konstruktionsform des Vorbildes wurde in der rechten Hälfte der Ansicht A angedeutet. Mit dem Bauwerk werden die Landstraße, ein zweigleisiges Straßenbahnplanum, ein Fahrweg und zwei Fußwege überführt. Die oberen Verkehrswege werden beiderseits durch eine Brüstungsmauer aus Beton abgeschlossen. Die Achsen beider Verkehrswege schneiden sich unter einem Winkel von 82,5°. Die Neigung der Straßenführung von West nach Ost ist zu beachten.
Von dem Bauwerk konnten keine Originalunterlagen mehr aufgefunden werden. Grundlage für das Modell bildete daher ein örtliches Aufmaß.
Das Modell
Die beiden Stirnansichten werden aus 5 mm dickem Sperrholz ausgesägt und, entsprechend der Schräglagen der Achsen beider Verkehrswege, gegeneinander versetzt und durch Aussteifungs- bzw. Auflagerleisten verleimt.
Die Gewölbeuntersicht besteht aus einer 0,7 mm dicken Pappe, die mit Stirnmauern und Auflagerleisten zu verleimen ist. Es empfiehlt sich, vorher eine Schablone aus Zeichenkarton anzufertigen, nach der dann die Pappe zuzuschneiden ist. Das beim Vorbild an den Stirnseiten sichtbare Gewölbe wird durch Aufkleben von Zeichenkarton nachgebildet. Als Auflager der anschließenden Geländedecken sind Holzleisten von außen auf die Flügelmauern zu leimen. Der Unterbau der oberen Verkehrswege wird in einem Stück aus Hartfasermaterial ausgesägt und eingepaßt. Danach sind die vorgefertigten Brüstungsmauern aufzuleimen. Vor dem Einbau erhält das Modell einen betongrauen Anstrich mit Plakatfarbe, die in feuchtem Zustand mit einem harten Borstenpinsel zu tupfen ist, wodurch eine vorbildnahe Struktur entsteht. Ist das Modell mit Straßenunterbau eingebaut, werden die Fußwege vorbereitet und aufgeleimt. Die Bordkanten bestehen aus einer angeleimten Holzleiste, in die zuvor die Fugen mit einem Messer einzuritzen sind. Die Landstraße wird aus entsprechenden Prägepappen nachgebildet und aufgeklebt. Die in der Längsrichtung notwendigen Stöße sind nicht geradlinig und stumpf anstoßend, sondern durch Ausschneiden der Pflasterbögen und Anschleifen der Stoßkanten überlappend nachzubilden. So sind sie im Modell kaum sichtbar. Die Straßenbahnschienen werden mit Kontaktkleber direkt auf den Unterbau geklebt, der Gleisbereich wird wie üblich ausgeschottert. Das freie zweite Planum ist mit Grasmattenmaterial nachzubilden, der nördliche Fahrweg aus einem Leim-Gips-Gemisch direkt aufzutragen. Eingedrückte Radspuren und entsprechende Farbgebung unterstreichen eine vorbildgetreue Wirkung. Diese wird bei den Fußwegen durch Vorleimen und Bestreuen mit feinstem Sand erreicht. Anschließende Geländeflächen sollten jeweils individuell angepaßt werden.
Dieses Modell kann man selbstverständlich entsprechend den Gegebenheiten der eigenen Anlage varrieren. So können sich die Achsen beider Verkehrswege im rechten Winkel schneiden; die obere Fahrbahn könnte waagerecht (wobei die Mitte – Schnittlinie A–A der Ansicht A – die Höhenbezugslinie ist) oder das Bauwerk insgesamt schmaler ausgeführt werden.

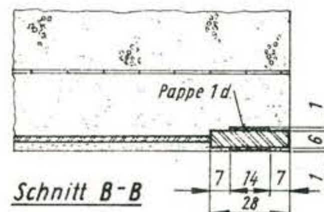
Wegunterführung
Brühler Herrenberg (Abb. 2)
Vom Vorbild
Die Wegunterführung zeigt eine ganz andere Konstruktionsform. Sie wurde als Balkenbrücke in Stahlbeton ausgeführt. Die vier Hauptbalken sind als Rahmen ausgebildet und in Straßenhöhe auf einem durchgehenden Fundament aufgelagert (vgl. Schnitt A–A, gemäß dem Vorbild). Die Hauptbalken erhielten beiderseits schräge Vouten. Sie wurden mit der oberen Fahrbahnplatte, den Querbalken und den seitlichen Widerlagern, ebenfalls aus Stahlbeton, verbunden. Da letztere nur den Erddruck der anschließenden Dämme aufzunehmen haben, konnten sie schwächer bemessen werden. Entsprechend der Straßenführung wurde die jeweils linke Flügelmauer gerade, die rechte schräg ausgebildet. Beide Verkehrswege kreuzen sich unter einem Winkel von 70°. Ungewöhnlich ist, daß nur ein Randbalken als Fußweg ausgebildet wurde. Dieser erhielt eine durchbrochene Stahlbetonmauer anstelle eines Geländers. Inzwischen ist die schadhaft gewordene Mauer durch ein Geländer aus Profilstahl ersetzt, wodurch das Bauwerk von seiner Ästhetik verlor. Dem Modell liegt der Ursprungszustand nach den Originalzeichnungen zugrunde.
Das Modell
Das Vorbild wurde bei der Übertragung in das Modell so modifiziert, daß der optische Eindruck erhalten blieb. Die vier Hauptbalken werden aus 7 mm dikkem Sperrholz ausgesägt und ihre Stirnflächen auf 70° abgeschrägt. Dazu werden zweckmäßigerweise die vier Balken versetzt, mit einer Schraubzwinge zusammengeschraubt und die Stirnflächen befeilt. Die Widerlager sind aus 8 mm dickem Sperrholz zu fertigen und mit den Hauptbalken zu verleimen. Die Fahrbahntafel besteht aus 2 mm dickem Sperrholz, das ebenfalls aufzuleimen ist. Dann werden die beiden Querbalken aus Holzleisten gefertigt, eingepaßt und eingeleimt. Die profilierten Randbalken entstehen aus Sperrholzstreifen bzw. Holzleisten gemäß Schnitt C–C. Die unterschiedlich großen Flügelmauern sind aus 5 mm dickem Sperrholz auszusägen und an die Stirnseiten der Widerlager in leichter Schräglage anzubringen. Die Anschlußflächen der schrägen Flügel müssen vorher entsprechend bearbeitet werden. An den Außenseiten sind Holzleisten als Geländedecken zu befestigen. Die Brüstungsmauer wird aus 2 mm dickem Sperrholz unter Verzicht des oberen Rahmenteils kammartig ausgesägt und dieses danach in Form einer Holzleiste aufgeleimt. Diese Methode ist einfacher, als die Öffnungen einzeln auszusägen. Vor dem Einbau wird das Modell mit betongrauer Plakatfarbe angemalt und getupft. Nach dem Einbau kann das Gleis mit dem Bettungskörper außermittig verlegt und die gesamte Fläche eingeschottert werden. Die Straßenfläche ist insgesamt aus Hartfasermaterial auszuschneiden und in Schräglage einzupassen. Das vorherige Anfertigen einer Pappschablone wird empfohlen. Dabei sind die Seitengräben zu berücksichtigen, die unter der Brücke verrohrt sind. Auch dieses Modell läßt sich variieren, durch rechtwinklige Kreuzung beider Verkehrswege, Veränderung der lichten Höhe, waagerechte Straßenführung oder durch Anbau von vier schrägen Flügeln.

1







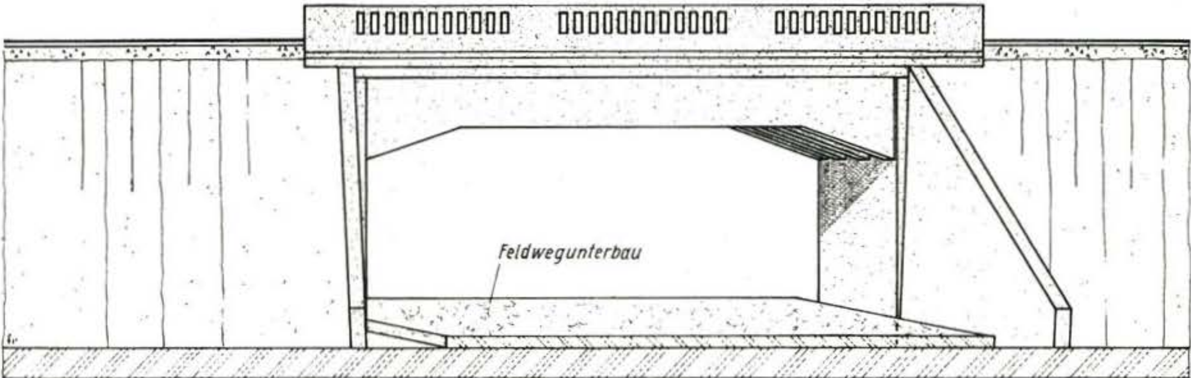


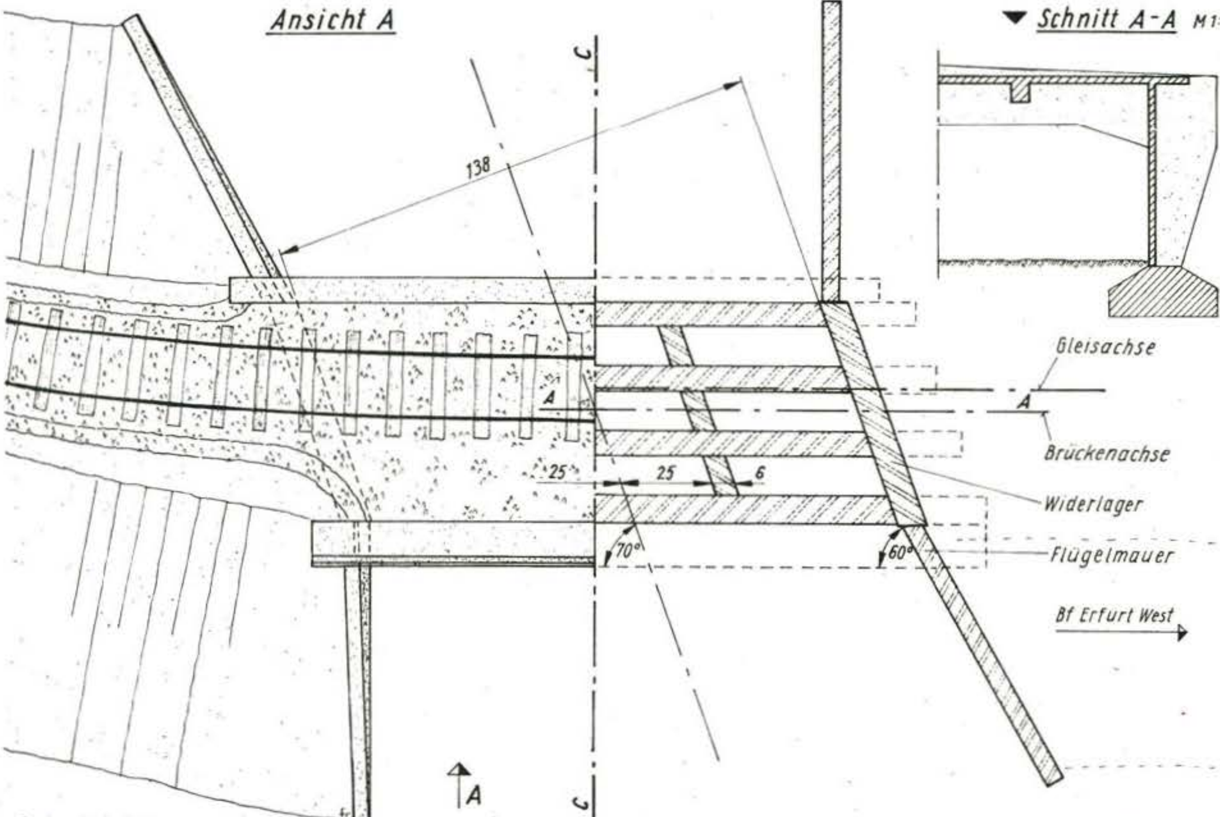
Schnitt A-A

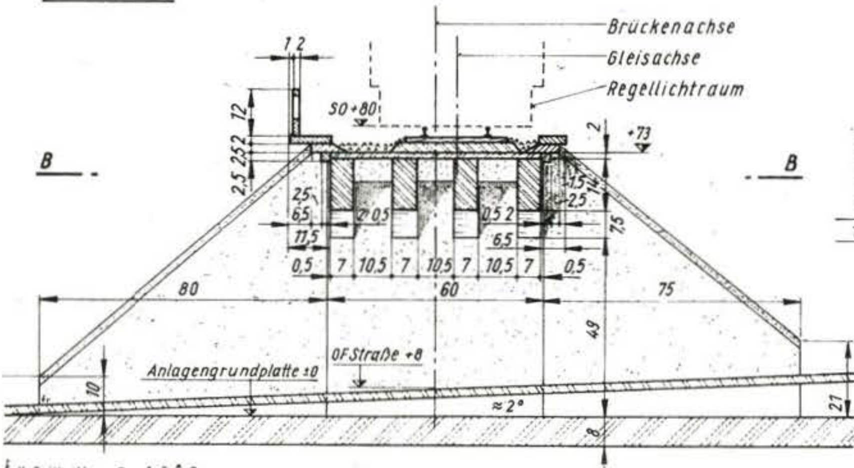
0 50 100 200 mm

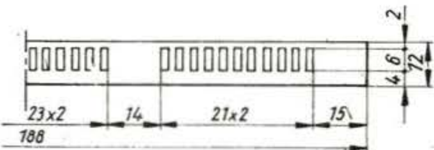
2

Wegunterführung Brühler Herrenberg Bf Erfurt West M 1:2 (H0) Bl. 2









Geländerdetail

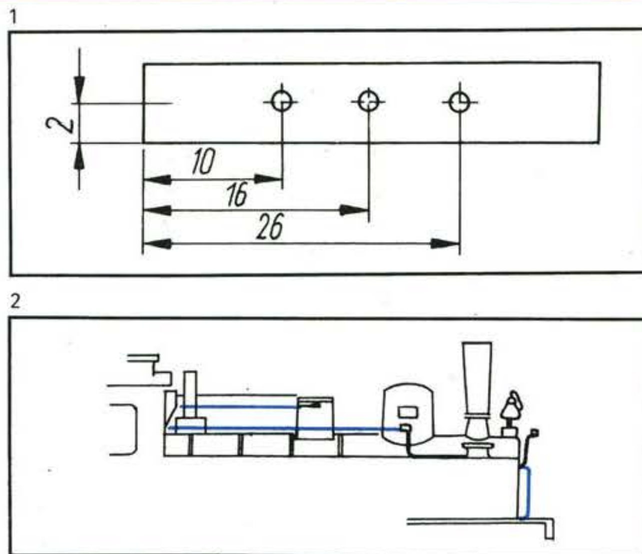
Schnitt C-C

Vervollkommnung einer Kleingartenanlage in H0

Neben Lauben, Beeten, Zäunen und auch einem „Herzhäuschen", in dessen geöffneter Tür evtl. sogar jemand zu sehen ist, gibt es noch eine ganze Reihe von Kleinigkeiten, die unserer Modellbahnanlage ein bißchen mehr Kolorit geben.
So habe ich aus Resten von Mamos-Baukästen zwei Fachwerkabbunde zusammengeklebt, die zwei Wände einer gerade im Bau befindlichen Laube darstellen. Sie wurden auf einem aus grauer Pappe nachgebildeten „Beton"-Fundament rechtwinklig aufgesetzt und stellen so eine kleine Szenerie dar. Natürlich befindet sich innerhalb der von Fundamentstreifen umgebenen Fläche eine gut nachgeahmte Kiesbettung aus einem Gemisch von feinem Sägemehl und recht dick aufgetragener sandfarbener Plakatfarbe. Natürlich steht ein Wasserfaß genauso auf dieser Kleinstbaustelle wie auch kleineres Handwerkszeug: Bügelsäge, Spaten und Schaufel dürfen nicht fehlen.
Mindestens in einem der Kleingärten – die ganze Anlage findet am besten in einer Ecke der Modellbahnanlage ihren Platz – sollte ein Frühbeet stehen. Ich fertigte es aus übriggebliebenen Fensterflügeln an, auch hier nur dem Vorbild folgend!
Als Umrandung wurde 1 mm starkes Sperrholz in etwa 2 bis 3 mm hohe Streifen geschnitten und in der der Fensterflügelgröße angepaßten Form rechtwinklig auf die Grundplatte geklebt. Innen wird ein wenig Grünzeug aus dem Restbestand angebracht, und schon wieder ist ein weiterer Blickfang fertig.
Nach größeren Niederschlägen befinden sich im Bereich der Kleingärten meistens Pfützen oder mit Niederschlagswasser vollgelaufene Wagenspuren. Und da auf unseren Anlagen ja meistens die Landschaft so sauber ist, daß sie wie nach einem Regenguß erscheint, sollte man auch hier dem kreativen Modellieren freien Lauf lassen. Die Wagenspuren werden in bekannter Weise durch mehrfaches Hin- und Herrollen eines Wagenradsatzes in dick aufgetragener Plakatfarbe dargestellt. An besonders tiefen Stellen wird nun entweder dickflüssiger Klarlack oder etwas verdünnter Duosan-Rapid-Leim in mehreren Lagen dünn aufgetragen. Hier ist mit Geduld zu arbeiten; dann erreicht man das Ziel!
Ähnlich bringt man Pfützen zustande. Man läßt zunächst etwas Lack oder Duosan wie oben beschrieben auf der Grundplatte auslaufen und trocknen. Danach prüft man, ob die Stärke der künftigen Pfütze ausreicht, um einen entsprechenden Lichtreflex zu erzeugen. Ist dies der Fall, wird um den Lack- oder Leimfleck herum mit angedickter Plakatfarbe das Erdreich nachgebildet.
Aus einigen Kleinstprofilen läßt sich unter Zuhilfenahme von etwas ganz dünnem Draht und einem winzigen Stückchen Sperrholz (Stärke 1 mm) eine kleine Kinderschaukel anfertigen. Ein dazugehöriger Sandkasten entsteht aus einigen Sperrholzstreifchen, dessen Füllung mittels dicker Plakatfarbe ähnlich wie die Kiesbettung im oben beschriebenen Fundament herzustellen ist.
Was in einem zünftigen Kleingarten nicht fehlen darf, ist ein ordentlich geschichteter Holzstapel. Ganz hervorragende Effekte liefert dazu ein Hauklotz mit daneben liegenden gespaltenen Holzstücken. Den Hauklotz schneidet man aus einem kleineren Zweig heraus. Das gespaltene Holz läßt sich aus winzigen Abschnitten von Holzleisten herstellen, wobei diese mittels Skalpells gespalten werden müssen. Ich verwende als „Grundstoff" selbst zugeschnittene Leistenabschnitte von Zungenspateln. Dieses Holz ist für unsere Zwecke besonders gut geeignet.
Etwas mühselig ist das Aufschichten der Holzmiete. Aber hier lohnt der Anblick wiederum die aufgewendete Mühe!
Auch in der ordentlichsten Gartengemeinschaft wird es hin und wieder mal ein Eckchen geben, in dem sich ungehindert Gras und Unkraut hervorwagen. Längeres Gras läßt sich gut aus Tierhaaren (aus einem alten Stück Fell schneiden) und in ebenfalls sehr aufwendiger Kleinarbeit aufkleben. Grün eingefärbt ist die Wirkung sehr verblüffend.
U. Schulz, Neubrandenburg

H0-BR 89.2 als Museumslokomotive im Modellbahn-Bw

Im Jahre 1964 stellte der VEB PIKO sein Modell der BR 89 ex sächs. VT vor. Es wurde dann etwa 15 Jahre lang unverändert produziert. Viele Modellbahnfreunde haben dieses Modell erworben, leider steht es heute oftmals am Rande des Modellbahngeschehens. In puncto Vorbildtreue wird unsere 89er von der BR 38, 56 und 95 weit übertroffen. Mit der Getriebeänderung, wie sie im „me" Heft 8/87 beschrieben wurde, rückte die 89er auch bei mir wieder ins Blickfeld.
Mit den Zurüstteilen der heutigen Modelle ergänzt, kann auch dieser kleine „Sachse" ein Blickfang werden.
Dafür sind erforderlich:
– vier Bremsschlauchimitationen BR 185/195,
– zwei Kuppelhakennachbildungen,
– zwei Griffstangen BR 195,
– Draht mit einem Durchmesser von 0,8 mm,
– Klarsichtfolie,
– Polystyrol, glasklar und 0,5 mm dick sowie
– signalrote Alkydharzfarbe.
Zunächst wird das Modell in seine Hauptbestandteile Getriebe, Bodenplatte, Radsätze und Gehäuse zerlegt. Anschließend baut man einfache Hakenkupplungen.



Eine rote Farbgebung erhalten jetzt der gesamte Rahmen, die Bodenplatte sowie die Radsätze. Dabei sind die Achsen (Messingbuchsen) entsprechend zu überarbeiten.
Die Trocknungszeit für den Farbanstrich ist unbedingt einzuhalten. Matte Farben trocknen in etwa sechs Stunden; halbmatt und seidenglanz benötigen etwa zwei Tage.
Während dieser Zeit können wir uns mit dem Gehäuse beschäftigen. In die Pufferbohlen werden jeweils drei Löcher (Durchmesser 1,0 mm) gebohrt. Sie dienen zur Aufnahme der Bremsschläuche und des Kuppelhakens (Abb. 1).
Das Fenster auf der Heizerseite ist zu „verglasen". Dazu dient etwas dickere durchsichtige Folie, wie sie für Klarsichthüllen verwendet wird. Mit schwarzer Farbe deutet man den Fensterrahmen an. Gleichzeitig wird die Türöffnung mit einem schwarzen „Vorhang" verhängt. Dadurch ist der Motor auf der Heizerseite kaum noch sichtbar.
Alle anderen Sichtfenster sind mit glasklarem Polystyrol zu verglasen.
Zwischen den Sand- und Dampfdom und dem Führerhaus sind gemäß Abb. 2 die Rohrleitungen (blau dargestellt) anzubringen. Der Kontaktkleber „Saladur" leistet dabei gute Dienste.
An den vorderen Enden der Wasserkästen werden die Griffstangen angebracht. Es empfiehlt sich, nun noch alle Loklaternen zu überarbeiten. Wir entfernen dazu die Similisteine, bohren anschließend die Laternen auf und legen sie innen mit weißer Farbe aus. Durchsichtige Folie (Durchmesser 3,0 mm) dient zum Nachbilden der Glasscheiben.
Jetzt kann der Rahmen mit dem Gehäuse verbunden werden. Kupplungshaken und Bremsschläuche vervollständigen unser Modell.
Wer im Besitz der Blitzsymbole ist, sollte diese unbedingt anbringen. Ferner ist das Firmenschild „Richard Hartmann Chemnitz" am Dampfdom messingfarben zu gestalten.
Nach der Probefahrt mit einem Lokführer können wir eine weitere betriebsfähige Traditionslokomotive an unser Modell-Bw übergeben.

Text und Zeichnungen: D. Sabsch, Limbach-Oberfrohna

Ing. Hans Weber (DMV), Berlin

H0$_e$-Heimanlage Kyritz–Lindenberg

Als am 31. Mai 1969 die letzten fahrplanmäßigen Züge auf dem ehemals weitverzweigten Prignitzer Schmalspurnetz fuhren und im Bahnhof Lindenberg zwei mit Dampfloks bespannte Personenzüge und der VT 133 525 festlich geschmückt nebeneinander standen, verabschiedete auch ich mich von einem mir sehr ans Herz gewachsenen Verkehrsmittel. ⟨1⟩, ⟨2⟩

In den Jahren davor besuchte ich diese Bahn sehr oft. In Kyritz, Lindenberg und Perleberg fand ich unter den „altgedienten" Eisenbahnern des Pollo viele Freunde. ⟨3⟩

Durch diese unvergeßlichen Tage und Fahrten reifte schon damals der Plan, einige Teile der Schmalspurbahn mit vorbildgetreu nachgebauten Gebäuden und Fahrzeugen auf einer Heimanlage neu entstehen zu lassen. ⟨4⟩, ⟨5⟩, ⟨6⟩

Damals wurde mit Rollbandmaß und Kamera begonnen, viele Skizzen und Fotos anzufertigen, aber auch leihweise überlassene Originalbauunterlagen auszuwerten.

Die Platzverhältnisse zwangen zu mehreren Anlagenentwürfen, die schließlich zu der aus dem Gleisplan ersichtlichen Lösung vereint wurden. Besonders kam es mir darauf an, die Schmalspurbahnhöfe Kyritz und Lindenberg und den unmittelbar an der Fernstraße F 5 gelegenen Haltepunkt Kleinow nachzugestalten. Charakteristische Gebäude sollten ebenso berücksichtigt werden wie die nähere Umgebung. Die Hochbauten und Anlagen des Regelspurbahnhofs Kyritz mit der in Richtung Wutike führenden Strecke stellen nur einen optischen Übergang vom Hauptthema Schmalspurbahn zur Anlagenrückseite mit der Hintergrundkulisse dar. Sie wurden also nicht vorbildgetreu nachgebaut. Dennoch konnten hier kleine Details berücksichtigt werden, wie die mächtige Kastanie mit den beiden Ruhebänken und dem Schild „Nach der Schmalspurbahn" auf dem Bahnhofsvorplatz sowie die Fußgängerunterführung des Weges zum Schmalspurbahnhof in Kyritz.



H0e-Heimanlage Kyritz – Lindenberg M 1:20

Zum Aufbau der Anlage

Vorhanden sind zwei drehsteife Holzrahmen in Rostbauweise mit den Maßen 800 mm × 2 000 mm, die durch zwei Paßhülsen und M 10-Verbindungsschrauben zu einer Winkelanlage verbunden wurden. Durch einsteckbare Stützen ergibt sich eine Anlagenhöhe von 900 mm.

Die Gleisanlagen

Im Regelspurbahn-(H0-)Bereich kamen verkupferte 2,5-mm-Schienenprofile, Pilz-Schwellenbänder und Pilz-Weichen zum Einbau. Handelsüblicher Steinschotter, der mit Kaltleim fest und sauber auf den aus 5 mm starken Sperrholzleisten bestehenden Unterbau aufgebracht ist, vervollständigt die regelspurigen Gleisanlagen.

Für die im Eigenbau entstandenen Schmalspurgleise wurden pro Meter Gleislänge etwa 100 Holzeinzelschwellen mit den Abmessungen 1,5 mm × 2,5 mm × 22 mm auf den ebenfalls aus 5 mm starken Sperrholzleisten bestehenden Gleisunterbau geklebt. Unterbau und Schwellen waren dunkelbraun zu färben und die 1,8-mm-NS-Schienenprofile im Abstand von jeweils acht Schwellen mit Schienennägeln zu befestigen.

Bei den sechs Schmalspurweichen des Bereiches Kyritz handelt es sich um Eigenbauten mit ehemaligen Hruska-Antrieben. In Lindenberg sind fünf Peco-

Ein scheinbarer Widerspruch ...

... begleitet unseren Redaktionsalltag. Er betrifft den Modellbahnanteil unserer Zeitschrift, speziell das Thema Gemeinschafts- und Heimanlagen. Immer mehr Leser sprechen sich dafür aus, vorbildgetreue Modellbahnanlagen vorzustellen – die bekannten und einfach notwendigen Kompromisse eingeschlossen. Ein Blick in zahlreiche Arbeitsgemeinschaften des DMV zeigt, daß man sich hier zusehends bemüht, diesem Trend nachzukommen. Nicht so bei der Gestaltung der Heimanlagen. Unsere Leserumfrage aus dem Jahre 1987 bewies das hinreichend. Meist werden Phantasieanlagen gestaltet; nach konkretem Vorbild bauen nur 2,7 %. Die Ursachen für diese Tatsache sind unterschiedlich, vielfältig und kompliziert. Sie hier auszudiskutieren würde zu weit führen. Vielmehr sei an dieser Stelle eine Bitte geäußert. Wenn Sie, liebe Leser, oder Bekannte von Ihnen eine Anlage wie auch ein Diorama nach konkretem Vorbild gestaltet haben, dann schreiben Sie uns. Gerne würden wir darüber einmal berichten. Bei der Anfertigung des Bildmaterials helfen wir Ihnen.
Ihre Redaktion „modelleisenbahner"

Weichen mit unterflur montierten BTTB-Weichenantrieben vorhanden. Die Schmalspurschwellen liegen in okkerfarbigem Vogelsand, der mit farblosem Fahrradlack sauber und haltbar zwischen die Schwellen gebracht wurde und verblüffend vorbildgetreu wirkt. Wie aus dem Gleisplan zu ersehen ist, wurde auch das unmittelbar vor dem „Gasthaus zur Eisenbahn" in Lindenberg buchstäblich im Sande endende Gleisstück der bis Dezember 1967 noch nach Glöwen führenden Strecke berücksichtigt, diente es doch bis zur endgültigen Stillegung noch als Abstellgleis. Das direkt vor der Gaststättentür liegende Stück Gleis wurde am 31. Mai 1969 dem Besitzer der Gaststätte, Herrn Kiekbach, in Anerkennung seiner jahrelangen Fürsorge für die Eisenbahner des Pollo mit einer Schenkungsurkunde von der Rbd Schwerin übergeben. Mit Ausnahme der Strecke Viesecke–Perleberg, die direkt neben der Fernverkehrsstraße 5 verlief, waren die übrigen Streckenabschnitte sehr kurvenreich. Diese Tatsache konnte bei der Anlagengestaltung weitestgehend berücksichtigt werden.
Durch eine im Bahnhof Kyritz eingebaute Umsetzanlage können zweiachsige Güterwagen über die in der Grube befindlichen Rollböcke gefahren, in die Rollbockgabeln eingesetzt und dann von der Schmalspurlokomotive aus der Grube auf die Strecke gefahren werden. Ein Kompromiß gegenüber dem Vorbild besteht jedoch darin, daß beim Vorbild im Raum Kyritz bis 1953 ausschließlich Rollböcke und dann nur noch Rollwagen in Betrieb waren.

Die Sicherungstechnik

Für den Schmalspurbetrieb sind je zwei einflügelige Einfahrsignale für die Bahnhöfe Lindenberg und Kyritz vorhanden. Die regelspurige Nebenbahn erhielt je ein zweiflügeliges Einfahrsignal vor den Bahnhöfen Kyritz und Wutike. An der Fernverkehrsstraße 5 bestehen zwei beschrankte Bahnübergänge, die über Langsamläufer angetrieben werden. Alle Fahrstraßen bzw. Gleisabschnitte werden in Abhängigkeit mit der Weichenstellung gesichert. Dafür sind mehrpolige Einbaukippschalter in einem tischartigen Gleisstellpult vorhanden. Aus der jeweiligen Lage der Schalterknebel ist die Stellung der Weichen, der Signale und die Stromversorgung der einzelnen Gleisabschnitte eindeutig erkennbar. Diese Technik ist nicht nur praktisch, sondern hat sich außerdem bestens bewährt. Das Gleisstellpult wird durch ein 60adriges Kabel mit der Anlage verbunden.

Der Fahrbetrieb

Sowohl auf der Schmalspurstrecke als auch im Regelspurbereich wird der Fahrbetrieb recht einfach und manuell geregelt. Für die Schmalspurbereiche Lindenberg und Kyritz ist je ein Fahrstromgerät vorhanden, wodurch hier voneinander unabhängige Zug- und Rangierfahrten möglich sind. Für den ebenfalls manuellen Regelspurbetrieb zwischen Kyritz und Wutike wurde ein weiteres Fahrstromgerät aufgestellt. Diese Strecke kann aber auch automatisch geschaltet werden. Das betrifft die Lokumsetzung am jeweiligen Endbahnhof ebenso wie die Zugrückfahrt nach vorgewählter Aufenthaltszeit. Sämtliche Weichen, Lampen, Signale, Schranken und der Sägewerkantrieb werden über einen 5-A-Zubehörtrafo mit 10 V, 12 V bzw. 16 V gespeist. Die Gebäude-, Straßen- und Gleisbeleuchtung wurde in Reihe geschaltet, so daß die Glühlampen nur mit etwa 60 % der Nennspannung gespeist werden brauchen und deren Lebensdauer wesentlich erhöht. Außerdem besteht dadurch ein nahezu vorbildgetreuer Beleuchtungseffekt.

Der Fahrzeugpark

Auf der Regelspurstrecke verkehrt – wie Ende der 60er Jahre beim Vorbild – die BR 64 mit den damals eingesetzten Bi-Wagen oder der VT 135 mit Beiwagen. Rangierfahrten erledigt die BR 91. Für den aus dem Sommerfahrplan 1968 ersichtlichen Schmalspurbetrieb waren authentische Fahrzeuge erforderlich. So entstanden nach eigenen Vermessungsunterlagen und Fotos der VT 133 525 und die Dampflok 99 4511 im Eigenbau. (7), (8), (9), (10)
Durch entsprechenden Umbau der ehemaligen Liliput-Loks der Serie U 37.7 und der Serie B 3 „Thommen" entstanden die ebenfalls bei der Prignitzer Schmalspurbahn einst eingesetzten Lokomotiven 99 4712 und 99 4503. Mit diesen Triebfahrzeugen und einer Reihe umgebauter Personen- und Güterwagen der früheren HERR-Produktion wird ein romantischer Schmalspurbetrieb aus vergangener Zeit demonstriert.

Die Landschaft

Die Bahnanlagen sind der flachen, ländlichen Umgebung angepaßt. Mit den handelsüblichen Geländematten konnte eine vorbildgetreue Wiedergabe der Wiesen und Felder erreicht werden. Zum Betrieb des Wasserrades vom Sägewerk wurde ein Teich mit Zu- und Ablaufbach aus Hobbyplast-Gießharz hergestellt. Dadurch ist die besondere Ufer- und Teichgrundgestaltung im Wasserlauf sehr natürlich wiedergegeben. Bäume und Sträucher entstanden aus imprägnierten Pflanzen und Isländischem Moos. (11)
Der Gleisplan als auch die Fotos vermitteln einen Überblick über die Anlage. Es ist für den Erbauer immer wieder erfreulich, wenn selbst frühere Schmalspureisenbahner vom Pollo beim Betrachten von Anlagenbildern rätseln, ob es sich um das Vorbild oder ein Modell handelt!

1 Ein von der rekonstruierten Lokomotive 99 4511 gezogener Güterzug rollt am Haltepunkt Kleinow vorbei, der sich direkt neben der Fernverkehrsstraße 5 zwischen Kyritz und Perleberg befindet. Das einstige „Empfangsgebäude" wird heute als Wohnhaus genutzt.

2 Der Knotenbahnhof Lindenberg mit der links nach Kunow führenden Straße. Am Bahnsteiggleis ist der VT 133 525 abgestellt. Das Personal hat sich zum Mittagessen in das Gasthaus „Zur Eisenbahn" zurückgezogen.

3 Reger Betrieb herrscht im Schmalspurbahnhof Kyritz. Nach Einfahrt des Personenzuges 3013 aus Neustadt (D.) mit einer 64er (links) um 13.38 Uhr, steht der VT 133 525 zur Abfahrt nach Perleberg um 14.00 Uhr als T 4 413 bereit. Vor dem nicht zu sehenden Lokschuppen wurden die 99 4503 und 99 4712 abgestellt.

4 Noch einen Blick nach Kyritz! Der Personenzug 3006 aus Pritzwalk, mit Ankunft in Kyritz um 7.40 Uhr, erreicht sein Ziel in wenigen Sekunden. Er überquert fast gemeinsam mit dem als T 4406 aus Dannenwalde kommenden Triebwagen, Ankunft um 7.47 Uhr in Kyritz, die Fernverkehrsstraße 5.

5 In Kyritz (v. l. n. r.): 99 4503, 99 4712 und VT 135 525 vor dem Triebwagenschuppen.

Fotos: V. Thie, Berlin;
Zeichnung: Verfasser

Quellenangaben

(1) A. Delang: Verkehrsträgerwechsel; Der Modelleisenbahner, Berlin, 18 (1969) 8, S. 221–223
(2) Telegramm der Rbd Schwerin: Einsatz der Triebfahrzeuge zum Verkehrsträgerwechsel am 23. Mai 1969, Nr. 172 22/5. 1515
(3) Hübner: Urlaub auf der Schmalspurbahn; Das Signal, Leipzig, 8 (1968) 26, S. 4–7 und 8 (1968) 27, S. 11–14
(4) H. Weber: Schienenbus VT 133 im Haltepunkt Kleinow; Modelleisenbahner, Berlin, 17 (1967) 12, Rücktitel
(5) Sonderdruck, herausgegeben vom Bezirksvorstand Schwerin des DMV; 71 Jahre Prignitzer Schmalspurbahn, Schwerin 1969
(6) Sonderdruck der AG 8/9 des DMV: Schmalspurbahnen der Prignitz – Pollo –, Rostock 1984
(7) H. Weber: Selbst gebaut; Modelleisenbahner, Berlin, 19 (1970) 6, S. 193 und 20 (1971) 12, S. 351
(8) H. Weber: Vom Vorbild zum Modell; Modelleisenbahner, Berlin, 18 (1969), 10, S. 295 und 18 (1969) 12, S. 368
(9) H. Weber: $H0_e$-Schmalspurlok 99 4511 im Einsatz; Modelleisenbahner, Berlin, 26 (1972) 5, S. 157; 26 (1977) 8, Rücktitel; 26 (1977) 10, Titel
(10) H. Weber: Schmalspurtriebwagen VT 133 als Modell; Modelleisenbahner, Berlin, 27 (1978) 12, Rücktitel
(11) H. Weber: Laubbäume und Sträucher einfach hergestellt; Modelleisenbahner, Berlin, 17 (1967) 3, S. 77

anlage

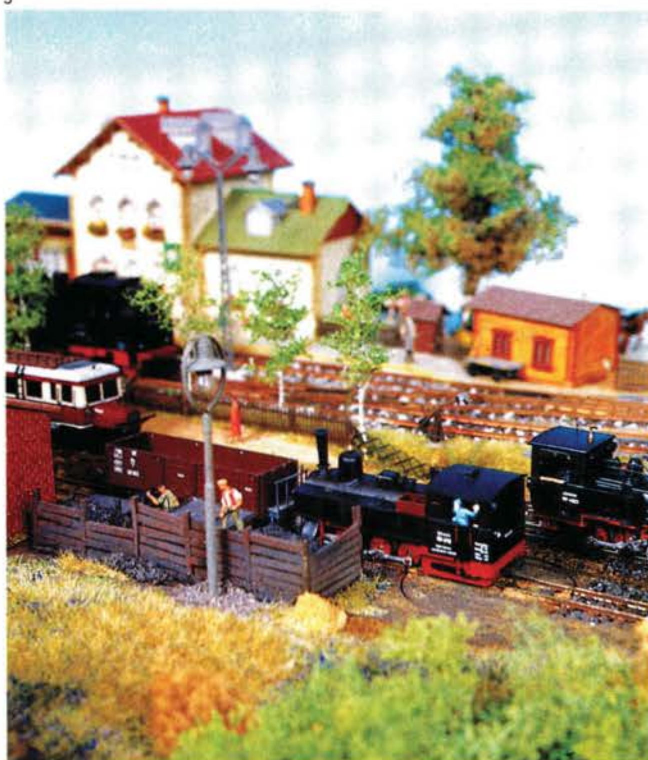
1



2



3

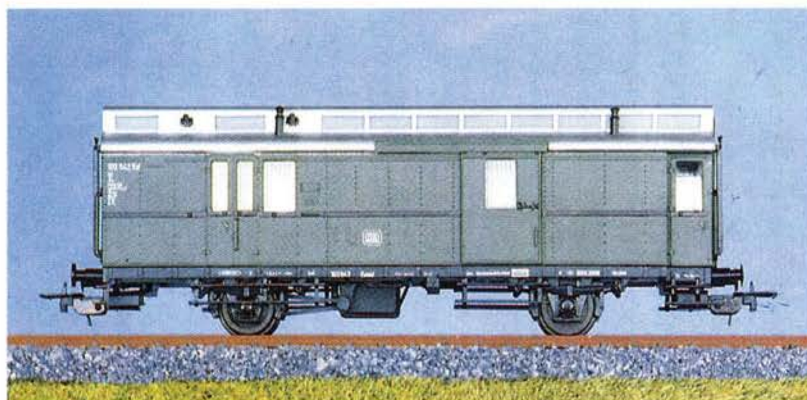


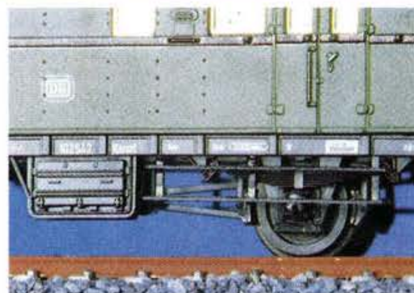
4

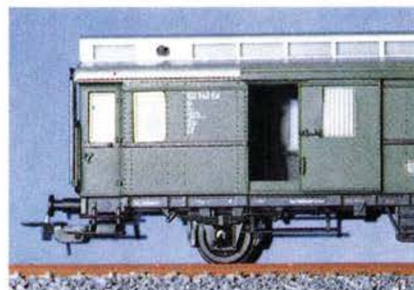


5







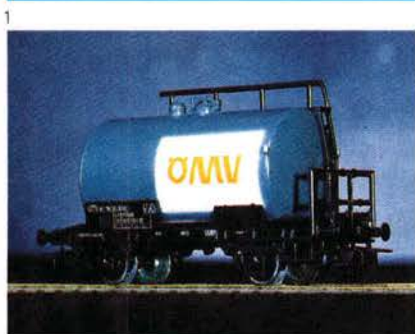


Pw Posti 34 – ein neues Spitzenmodell

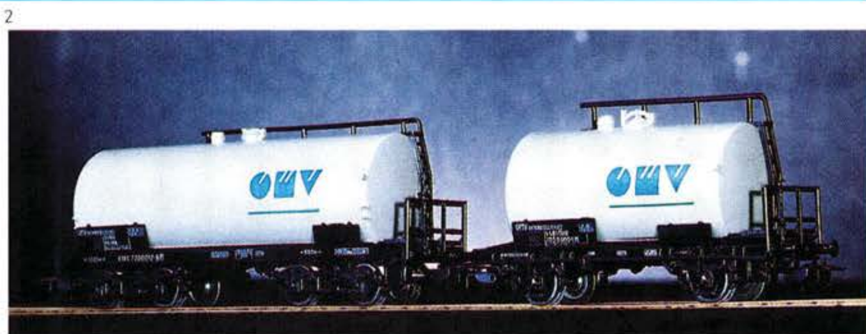
Unbestritten stand der neue Gepäck-/Postwagen des VEB PREFO Dresden auf der Leipziger Frühjahrsmesse im Mittelpunkt des Interesses der Branche Modelleisenbahn. Höchste Präzision und hervorragende Laufeigenschaften kennzeichnen das H0-Fahrzeug. Auf einen Kompromiß sei jedoch an dieser Stelle hingewiesen: Die Aufnahme mit der offenen Wagentür zeigt, daß der Wagenboden relativ hoch geraten ist, bedingt durch die Kulissenführung der Kurzkupplung. Doch darüber kann man hinwegsehen, setzt doch das Modell neue Akzente für das künftige Produktionsprogramm des VEB PREFO.

Fotos: A. Stirl, Berlin

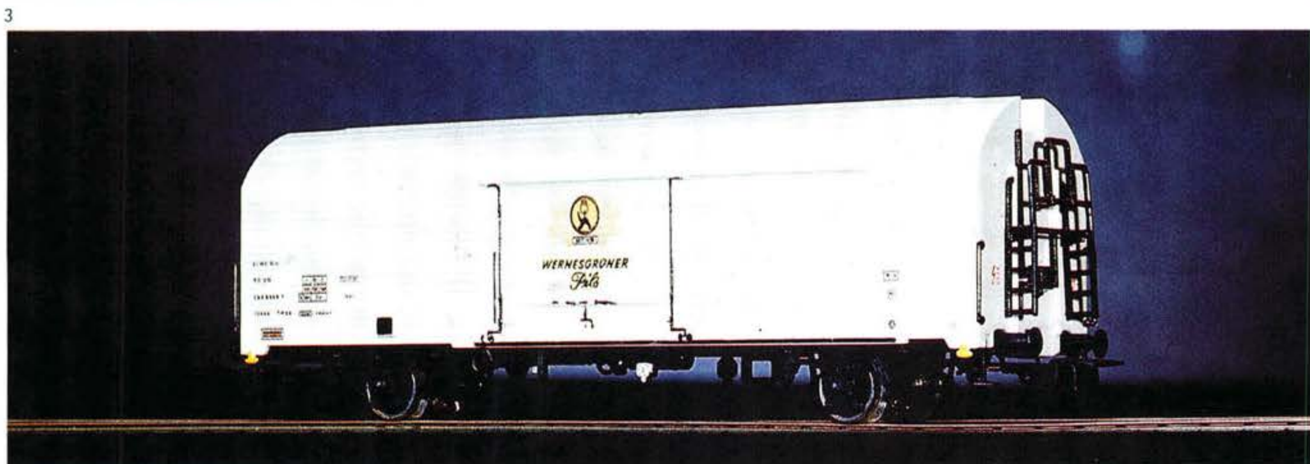
1



2



3



4



5



Leipziger Frühjahrsmesse 1989



Im Petershof notiert

Der Höhepunkt zur Leipziger Frühjahrsmesse für die Modellbahnindustrie war zweifelsohne der „Goldene Donnerstag" am 16. März.
An diesem Tag erhielt der VEB PIKO Sonneberg für die zur Herbstmesse 1988 vorgestellte historische Zuggarnitur SAXONIA die Goldmedaille der Leipziger Messe!
Zu dieser Spitzenleistung gratulieren wir dem VEB PIKO sehr herzlich. Am Rande wäre noch zu bemerken, daß in der Messewoche auch die ersten Modelle im Handel erhältlich waren. Der Zug wird in zwei Verpackungsvarianten angeboten, einmal für 450,– M in einer mit Kunstleder bezogenen Kassette, deren Goldschrift über ihren Inhalt informiert und in einem gut dekorierten Pappkarton, ebenfalls mit Schaumgummieinlage, für 395,– M.

Bei den fünf vorgestellten Weiterentwicklungen handelt es sich um Dekorationsvarianten bereits bekannter Modelle. Zwei Kesselwagen der Bauart Zhh 52 erhielten die ÖMV-Beschriftung (Abb. 1 und 2). Hinzu kommt ein Kesselwagen der Bauart ZZ 51, ebenfalls mit dem ÖMV-Emblem (Abb. 2). Damit wurde das Sortiment um drei ÖBB-Modelle der Epoche IV erweitert.
Als eine weitere Variante der bereits bekannten „Phantasie-Bierwagen" stellte der VEB PIKO einen Kühlwagen der Bauart EK 2 mit der Aufschrift „Wernesgrüner Pils" vor (Abb. 3).
Zur Epoche III gehört das Modell eines offenen Güterwagens der UIC-Bauart der DSB (siehe 3. Umschlagseite).

Der VEB Plasticart Annaberg-Buchholz Werk 5 Zwickau zeigte das bereits bekannte Modell der DR-Baureihe 86 nunmehr in der ČSD-Variante. Damit wird für viele Modelleisenbahner in unserem Nachbarland ein bereits seit langem gewünschtes Modell produziert.

Eine echte Neuheit stellte der VEB PREFO Dresden vor. Es ist das seit vielen Jahren von den Modelleisenbahnern gewünschte und erwartete Modell des Pw Posti 34 (siehe S. 28 oben). Wenn ein altes Sprichwort sagt „Was lange währt, wird gut", dann ist das für dieses Modell zutreffend. Damit konnte der bereits mit der „Modernisierung" des C 33 und Pwi 32 begonnene Weg des Dresdner Herstellers zu einer neuen Generation von H0-Reisezugwagen konsequent fortgesetzt werden.
Neben einer höchstmöglichen Detailtreue, die besonders durch Zurüstteile erreicht wird, wurde bei der Konstruktion wesentliches Augenmerk auf sehr gute Fahreigenschaften gelegt. Dabei spielte die kompromißlose Einhaltung der NEM, besonders der NEM 311 und 362, in Verbindung mit einer Kurzkupplungskulisse eine wesentliche Rolle.
Bleibt zu hoffen, daß zu der vorgestellten DB-Variante bald die DR-Variante erscheint.

Der VEB VERO Olbernhau benutzte das im vorigen Jahr entwickelte H0-Modell des Empfangsgebäudes „Bahnhof Geyer" für den Bau von zwei weiteren Varianten. Das Empfangsgebäude „Bahnhof Grünberg" besteht aus zwei Grundmodellen „Geyer" und hat damit durchaus die Größe für den Bahnhof mittlerer bzw. größerer Anlagen. Derartige Kombinationen waren auch beim Vorbild durchaus üblich (siehe Rücktitelbild Heft 4/89).
Ebenfalls sehr gut gelungen ist das aus dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Geyer entstandene Postamt (siehe 3. Umschlagseite).

Die zahlreichen TT-Freunde wurden diesmal vom VEB Berliner TT-Bahnen mit einem gut gelungenen Modell des Reko-Speisewagens WRge der DR überrascht. Zu sehen waren die Varianten Orange/Elfenbein (Abb. 4) und Rot (Abb. 5). Dieses mit vielen Details versehene Modell schließt eine Lücke im Sortiment und wird sicherlich viele Käufer finden. Allerdings sollte der Hersteller die wenigen Mängel schnellstens abstellen. So sind die Tische der gut gestalteten Inneneinrichtung zu hoch, die Dachpartie entspricht dem Sitzwagen und hat damit eine falsche Lüfteranordnung, und bei der roten Farbvariante entspricht auf der Küchenseite die ansonsten gut ausgefallene Beschriftung nicht dem Vorbild.
Erfreulicherweise ist die Variante als Speisewagen für den „Städteexpreß" bereits seit April im Handel erhältlich.
Die neue, attraktive Zugpackung wird sicherlich den TT-Freunden ebenfalls willkommen sein. In der bereits bekannten ansprechenden Klarsichtpackung stellte der VEB Berliner TT-Bahnen diesmal einen Reisezug um 1969 vor. Sie enthält die Diesellok V 100 148, einen Gepäckwagen Pwgs, je einen dreiachsigen Reko-Personenwagen mit Traglastenabteil und ohne Traglastenabteil sowie einen zweiachsigen Reko-Personenwagen.
Die Farbgebung und Dekoration aller Fahrzeuge entspricht exakt den Vorschriften der DR Ende der 60er Jahre. Damit wurde ein attraktiver Personenzug der Epoche III nachgebildet. Ein Schritt des VEB Berliner TT-Bahnen in die richtige Richtung, der zu loben ist. Im Interesse der vielen H0-Freunde sollten die Hersteller dieser Nenngröße ähnliches folgen lassen. *Pepo*

Wald vorbildgetreu gestalten

In einem Wald wird wohl kein Baum so aussehen wie der andere. Bei den im Handel erhältlichen Bäumen ist das aber der Fall. Dem kann man abhelfen, wenn man mit einem Seitenschneider an den verschiedensten Stellen einen Ast abschneidet. Ebenso können einige Bäume unter Einwirkung von Wärme gebogen und verändert werden. Wenn ein größeres Waldstück dargestellt ist, so sieht es gut aus, wenn alle Wipfel der Bäume in der angenommenen Windrichtung abgelenkt werden, d. h., sie sind in der dem Wind abgeneigten Richtung leicht abzuwinkeln.
Zu beachten ist dabei nur, daß man nicht auf irgendwelchen Bauwerken Fahnen aufgestellt hat, die der angenommenen Windrichtung durch ihre imitierte Bewegung genau entgegenstehen. Auch sollte am Waldrand die Wetterseite der Baumstämme farblich hervorgehoben werden.
H. Zeidler, Altenburg

Stromaufnahme der BR 250 verbessert

Bei meinem TT-Modell der Baureihe 250 war immer wieder eine ungenügende Stromaufnahme zu verzeichnen. Das zeigte sich vor allem im Bereich von Weichen und Kreuzungen durch ruckweises Fahren bzw. das Stehenbleiben der Lok. Um diesem Übel abzuhelfen, lötete ich an die bereits vorhandenen Schleiffelder beider Drehgestelle zusätzlich Schleiffedern so an, daß jetzt der mittlere Radsatz eines jeden Drehgestells zur Stromaufnahme hinzugezogen wird.
Beim Löten empfiehlt es sich, Lötwasser – aber sparsam – zu verwenden. Falls Niederschlag auf den gelöteten Teilen entsteht, muß dieser nach dem Lötvorgang entfernt werden.
Sind diese Arbeiten abgeschlossen, gehören die erwähnten Mängel der Vergangenheit an.

Hinweis:
Beim Verwenden von Lötwasser wird eine längere Erhitzung der zu lötenden Teile vermieden; in unserem Fall würde sie nämlich zur Beschädigung der Drehgestelle führen.
A. Kielan, Frauenhain

Ing. Siegfried Wollin (DMV), Berlin

Eine Gartenbahn entsteht

5. Teil: Dampflokomotive

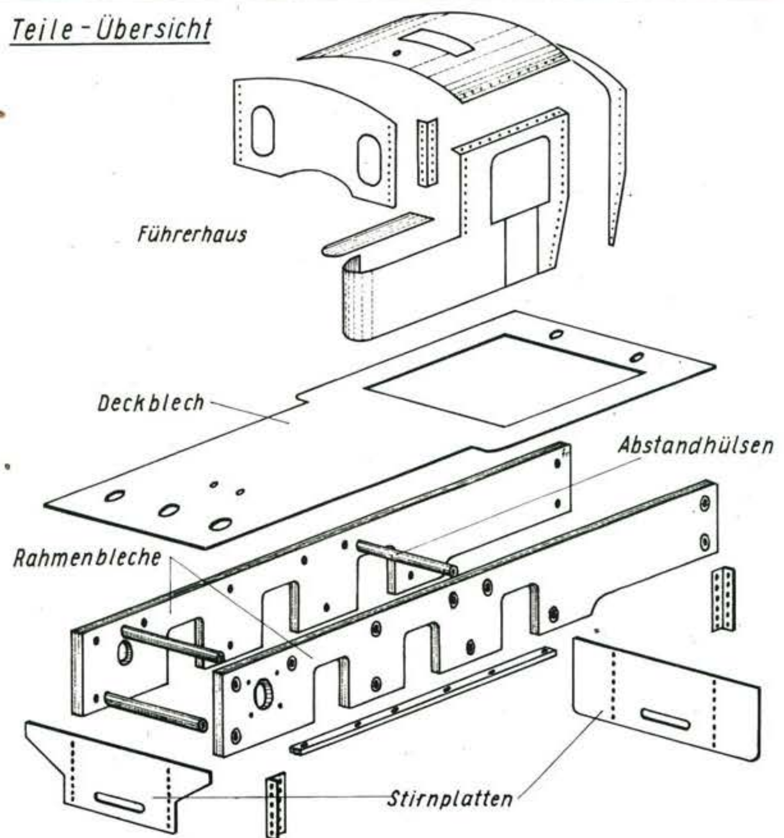
(Fortsetzung aus „me" 5/88, Seiten 21 und 22)

Der Wagenbau („me" 1987/88) stellt gemessen an dem Aufwand, der für den Bau einer Dampflokomotive notwendig ist, eine gute handwerkliche Vorübung dar! Jetzt sind Drehen, Gießen, Hartlöten und letztlich gute Muskeln für die Feilarbeiten notwendig. Wer das nicht kann oder dazu die Maschinen nicht hat, muß sich die Teile anfertigen lassen. Aber was ist dann noch Eigenbau? Wer eine Drehbank sein eigen nennt, spart viel Zeit und Aufwand. An einer Lokomotive sind 90 % aller Teile rund. Der Kessel, der später beschrieben wird, muß allerdings von einem zugelassenen Schweißer angefertigt werden. Einige Technologien, wie Hartlöten, sollen im folgenden vorgestellt werden.
Das Vorbild meiner Dampflokomotive ist eine mecklenburgische T 7 (99 303), eine 900-mm-Schmalspurlok, ein C-Kuppler der ehemaligen Doberan-Heiligendammer Eisenbahn. Nach meinen Berechnungen ergeben sich etwa 0,95 PSi für das Modell, die ausreichen, um etwa 8 Personen auf den zu ziehenden Wagen in der Ebene fortzubewegen.
Bekanntlich besteht die Dampflok aus zwei wesentlichen Baugruppen. Das ist zum einen der Dampferzeuger (Kessel mit seinen Hilfs- und Regelvorrichtungen) und zum anderen der Dampfverbraucher (Zylinder mit Steuerung). Diese Teile werden auf einem Rahmen angeordnet, den wir als erstes betrachten wollen.

Lokomotiv-Rahmen

Der Rahmen muß aus dreierlei Gründen sehr stabil ausgeführt werden. Die erzeugte Leistung von etwa 850 Watt ist sicher in das Triebwerk und von diesem auf die Räder zu übertragen. Hinzu kommt die starke Hitzeentwicklung, besonders die des Stehkessels- und Zylinderbereichs. Gegenüber thermischen Einflüssen hat der Rahmen widerstandsfähig zu sein und die 46 kg schweren Lokomotivaufbauten sicher zu tragen. Im Rahmen befinden sich die gefederten Gleitlager für die Räder. An den Rahmenblechen sitzen die Zylinder. Auf dem Rahmenblech ist die Rauchkammer befestigt, an die sich der Kessel auf Gleitlagern abgestützt anschließt. Der erwähnte Stehkessel ragt durch die Öffnung in den Rahmen hinein. Darüber ist das Führerhaus mit den Bedienelementen angeordnet.
Beginnen wir mit dem Bau der Rahmenbleche. Sie werden aus 10 mm starkem Eisenblech gefertigt. Die etwa 630 mm langen und 72 mm breiten Bleche läßt man sich zweckmäßigerweise in einer Schlosserei zuschneiden. Nachdem alle Kanten waage- und winkelgerecht gefeilt sind, werden die Schlitze für die Achslager herausgearbeitet. Eine elektrische Stichsäge leistet dabei gute Hilfe. Die senkrechten Linien werden gesägt, die Stirnseiten oben Loch-an-Loch gebohrt und herausgemeißelt. Es empfiehlt sich, etwa 1 mm neben der Rißlinie zu sägen und dann den Rest wegzufeilen. Die Seiten der Achslager sind erst mit der Schrubfeile, dann mit immer feinerem Feilenhieb und schließlich mit Schmirgelpapier und Polierpaste zu bearbeiten. Die Gleitlagersitze müssen durch spätere, ständige Bewegung der Achslager in diesen besonders glatt ausgeführt werden. Dabei muß man beide Rahmenteile ständig aufeinanderlegen und die absolute Gleichheit der Schlitze kontrollieren, denn die Radachsen müssen darin parallel laufen!
Hat man das geschafft, werden die Abstandhülsen aus Rundeisen gedreht. Sie erhalten an jedem Ende eine Bohrung von 4,8-mm-Durchmesser, in die man gleich auf der Drehbank ein Gewinde einschneidet. Auf ein Rahmenblech werden die Bohrlochmitten übertragen, gekörnt und zunächst nur ein Loch von 6 mm Durchmesser gebohrt. Dann wird darunter das zweite Rahmenblech mit Zwingen befestigt, weiter durchgebohrt, eine Schraube M 6 durchgesteckt und mit einer Mutter gesichert. Dadurch werden beide Teile aufeinander dauerhaft fixiert. Das macht man am entgegengesetzten Ende genauso und bohrt dann die Löcher in der Mitte. Diese Bohrungen in dem starken Blech müssen genau senkrecht angefertigt und unbedingt auf einer Ständerbohrmaschine ausgeführt sowie von außen gesenkt werden. Wiederum mit M-6-Schrauben verschraubt man dann die Rahmenbleche mit den Abstandhülsen.

1



Jetzt sind die Deckplatte (Rahmenblech) und die Stirnplatten anzufertigen. Derartige Arbeiten sind weniger aufwendig, denn die Eisenblechstärke beträgt nur noch 3 mm. Die Teile sind am besten auf einer Schlagschere zu schneiden. Bei den Hebelscheren, besonders bei billigen Bastlertypen, verzieht sich oft das Blech. Man muß es dann auf einer dicken, ebenen Metallplatte (Richtplatte) mit vielen leichten Hammerschlägen (Holz oder Gummi) von abwechselnd beiden Seiten „richten". Der Rest ist wieder Säge-, Bohr- und Feilarbeit, nachdem mit scharf geschliffener Reißnadel und Stahllineal die Umrisse auf das Blech übertragen wurden. Alle Ecken werden mit einem Stahlwinkel kontrolliert – am besten im Gegenlicht. Das Deckblech wird mit mehreren Schrauben am Rahmenblech befestigt. Dabei ist erst ein Loch von 2,4 mm Durchmesser durch das Deck- und Rahmenblech zu bohren, dann das Deckblech auf 3,1 mm aufzubohren, in das 10 mm dicke Rahmenblechloch ein M-3-Gewinde zu schneiden und die Schraube einzudrehen. Die Stirnbleche (Pufferbohlen) werden am Rahmen mit Hilfe von Winkeln festgenietet. Wir fertigen einen solchen Winkel und nieten die Pufferbohle daran. Rundköpfe sind mit Hilfe eines „Nietkopfformers" zu formen. Der andere Winkelschenkel erhält sogenannte Blindnieten, d. h., der Nietkopf ist zu sehen, aber nur durch ein Blech genietet und somit funktionslos. Dieser Winkelschenkel wird mittels Schrauben am Rahmen befestigt. Die Schraubverbindung hat gegenüber einer starren Rahmen-Niet-Konstruktion den Vorteil der leichten Demontage und einer besseren späteren Wartungsmöglichkeit.

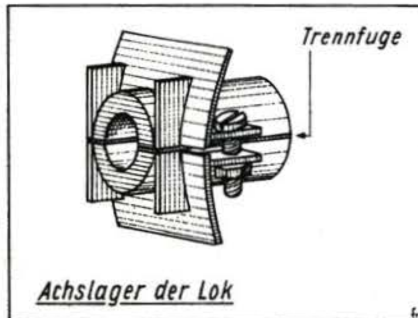
1 Deutlich zu erkennen sind die in dieser Beitragsfolge beschriebenen Einzelteile.

2 Exakte Arbeit ist auch bei Herstellung der Achslager erforderlich.

3 Der Lok-Rahmen. Rahmenbleche sowie Deck- und Stirnseiten sind teils mit Winkeln vernietet bzw. verschraubt. Bei den sechs Stiften handelt es sich um die Einstellschrauben für die Federn. In den Ausschnitt ragt die Feuerbuchse des Stehkessels.

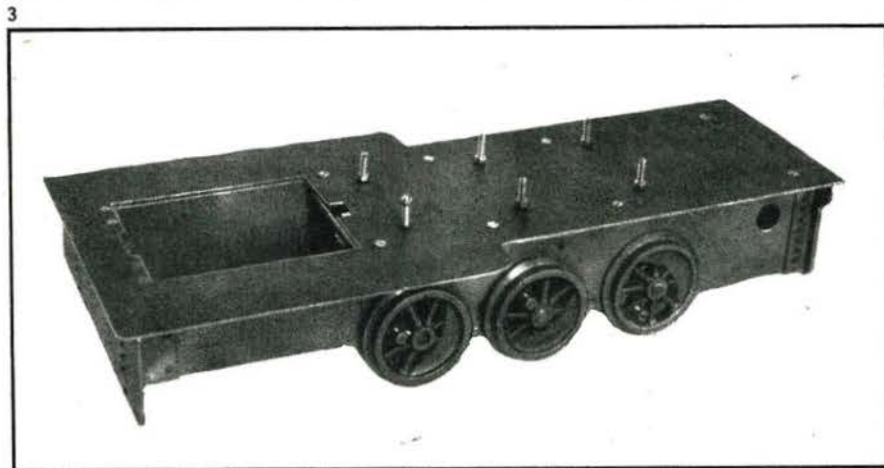
4 Die Ansicht von unten verdeutlicht die geschwächten Rahmenbleche im Feuerbuchsbereich. Die Lagerhülsen erhielten Gleitlager aus Messingblech als Testvariante. Die Lagerhülse der dritten Achse ist unterbrochen. Hier wird später der Exenter für den Wasserpumpenantrieb befestigt.

2

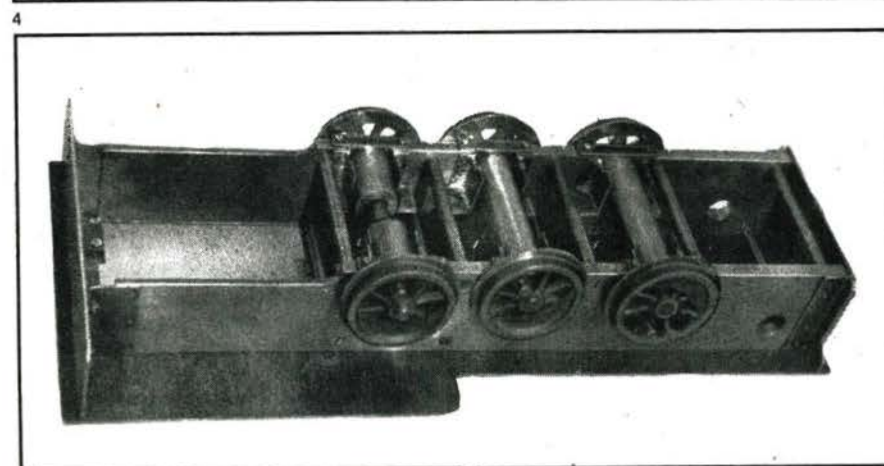


Zeichnungen und Fotos: Verfasser

3



4



Achslager

Zuvor ein wenig Theorie: Wie bereits erwähnt, beträgt die Lokmasse etwa 46 kg. Jedes der sechs Lager muß daher etwa 8 kg – bei gleichmäßiger Lastverteilung – aufnehmen. Dieses Lager hat zwei Funktionen. Es muß im Rahmenblech vertikal gleiten (dazu hat es zwei Gleitbacken) und im Inneren die Radachse aufnehmen, die ihrerseits wiederum eine Lagerung braucht. Die besten Werte (Reibungskoeffizienten) ergeben sich durch Verwendung von Bronze oder Messing gegenüber einer Stahlgleitfläche.
Im Gleitlager befinden sich die Lager für die Radachsen. Drehen sich die Achsen in einem Lager, wird in diesem ein Reibungswiderstand erzeugt, der aber möglichst gering sein soll. Dafür gibt es drei Baumöglichkeiten:
das Kugellager, mit seinen hervorragenden Rolleigenschaften, das Nadellager, das fast ebenso gute Eigenschaften hat und auch im Lokomotivbau verwendet wurde, und das erwähnte Gleitlager. Das Kugellager hat zwar die besten Gleitwerte, ist aber gegenüber horizontalen Stößen besonders empfindlich, die auftreten, wenn die Lok in Kurven oder Gegenkurven fährt oder in der Gerade schlingert. Der hochgewirbelte Staub kriecht auch in gut abgedichtete Lager und wirkt hier wie Schmirgel zwischen den Kugeln. Ähnlich schlecht läßt sich auch das Nadellager abdichten, zumal es in diesen winzigen Abmessungen kaum beschaffbar ist. Also zurück zum altbewährten Gleitlager Stahl gegen Bronze, gut geölt und nachstellbar bei Verschleiß.
Gebaut habe ich auf zwei Arten: Man fertigt sich ein Holzmodell mit 2 mm größeren Abmessungen, geht in eine Gießerei und läßt es sich dort in Bronze oder Messing gießen. Der zweite Weg ist komplizierter. Selbst gießen ist zwar möglich – aber der Aufwand ungleich höher! Ich habe mir eine Messing-Buchse gedreht, die Messing-Gleitbakken mit Silberlot angelötet, die Haltschraubenlöcher gebohrt, das Lager in der Mitte aufgesägt, diese Flächen glatt

gefeilt, ein Messing-Distanzplättchen dazwischen gelegt, die beiden Hälften wieder fest verschraubt und das Achslager gebohrt. Nutzt sich später das Lager durch den Betrieb ab, wird das Distanzplättchen einfach in der Dicke vermindert, und die Achse läuft wieder einwandfrei im Lager. Überhaupt sollten alle Lagerungen, das gilt besonders für die Steuerung, mit einem „guten Zehntel Luft", d. h. mit Spiel, laufen. Saugende Passungen sollte man ausschließen, der Dreck im Lager würde das Lager unheimlich „bremsen"!
Noch eine Bemerkung zum Gießverfahren: Beim Bau der Räder kommt man um dieses nicht herum. Sie bestehen aus Eisenguß – Gießharze scheiden hier leider aus – und werden somit im Sandbett gegossen. Diese Arbeit muß ein Fachmann übernehmen. Der Guß soll im Formsand auskühlen, um den „Rohling" nachfolgend auf der Drehbank bearbeiten zu können. Wird er zu heiß entformt, härtet das Gefüge zu stark aus, und die Lauffläche muß geschliffen statt gedreht werden. Unsere Vorarbeit besteht aus einem Holzmodell, das als Holzrad angefertigt wird. Die Maße sind auf ein Brett zu übertragen, auszusägen, auf eine Drechselbank zu spannen sowie rund und glatt zu drechseln. Mit der Laubsäge sägt man die Speichenzwischenräume heraus. Alle Flächen müssen konisch sein, um sie später aus dem Formsand herausheben zu können. Das Rad wird anschließend mehrmals mit Nitrofarbe lakkiert. Der Gußrohling ist später zu verputzen, die Laufflächen sind glatt zu drehen und anschließend auf die gedrehte Achse (ST 35...38) stramm aufzupassen. Damit sich im späteren Betriebszustand Rad und Achse nicht verschieben oder lösen, werden entweder Zwei-Komponenten-Kleber dazwischen gegeben, oder die Verbindung erhält am Umfang zwischen Rad und Achse eine Sicherungsschraube. Die Puffer und Verbindungsteile fertigen wir aus 3 mm starkem Eisenblech, das in einem Schraubstock gebogen, befeilt, geschweißt oder hartgelötet und an den Stirnplatten des Rahmens angeschraubt wird.

Führerhaus

Bleibt uns vorerst noch der Bau des Führerhauses. Um später alle notwendigen Armaturen, wie Regler, Schwingenhebel für Vor- und Rückwärtsfahrt, Zylinderentwässerungshebel, vorbildgetreu im Führerhaus vom Tender aus bedienen zu können, bleibt dieses hinten offen. Die drei Seiten und das Dach werden entsprechend den auf das Messing-Blech übertragenen Maßen ausgeschnitten. Dafür hat sich eine gute Hebelschere bewährt. Handblechscheren sind weniger zu empfehlen. In den Ekken werden vorbildgetreu Winkel angenietet. Die Nietreihen sind von außen anzureißen, anzukörnen, zu bohren und die Niete mit der erwähnten Nietpfanne von innen zu schlagen. Eisenniete glüht man vorher aus, um sie „weich" zu machen. Der Winkel ist vor dem Durchbohren gut mit Zwingen zu sichern. Das erste Loch ist sofort zu durchnieten; dann erst kann man weiterbohren. Das fertige Gehäuse wird mit nur wenigen Schrauben am Rahmen befestigt, um es leicht abnehmen zu können. Das Anfertigen der Griffe beschrieb ich bereits beim Wagenbau. Schilder werden aus Messing-Blech geätzt, die Tiefen lakkiert, die Schrift usw. auspoliert, farblos lackiert und auf das fertig lackierte Gehäuse genietet oder geschraubt.
Zur Technologie des Hartlötens noch ein paar Hinweise: Während man Zinn bei etwa 110 °C–140 °C zum Schmelzen bringt und beim Hartlöten die Temperaturen bei Silberlot um 650 °C liegen, sind bei Messinglot um 950 °C erforderlich. Am besten, man läßt sich diese Technologie von einem erfahrenen Schlosser zeigen. Im Handel sind relativ preisgünstige Propanlötgeräte zu haben. Damit läßt es sich gut löten.
Lötet man Messingteile miteinander, benötigt man Silberlot, das eben früher als Messing schmilzt, aber über den Handel nicht zu beziehen ist. Bei Eisenteilen untereinander nimmt man Messinglot.
Die Metallteile müssen blank und fettfrei sein. Grundsätzlich wird auf einer feuersicheren Unterlage gelötet. Ist ein Blechtisch nicht vorhanden, sollte man eine große Blechplatte auf Steinen verwenden. Außerdem wird ein Eimer Wasser aufgestellt. Die zu verlötenden Teile werden auf einer Chamotteplatte (Kachelöfen!) sicher fixiert und darum ebensolche Plattenstücke gelegt, um die Wärmeabstrahlung zu reduzieren. Die Teile erhalten nun um die Lötstelle ein Flußmittelbelag. Das Pulver (für jedes Lot gesondert) wird mit Wasser zu einem dicken Brei angerührt und mit einem Spatel aufgetragen.
Mit einem entsprechend starken Brenner sind nun die betreffenden Teile vorsichtig zu erwärmen, zuerst mit weicher Flamme, später mit scharfer Flamme. Bei Silberlot müssen alle zu verbindenden Teile dunkelrot glühen, bei Messinglot hellrot. Ist das Flußmittel getrocknet (glasig geschmolzen) und glühen die Teile, hält man daran den Lotdraht, der seinerseits schmilzt. Die scharfe Flamme läßt das Lot weiter schmelzen und dieses kriecht, wie von einem Magneten gezogen, in und um die Lötstelle. Bei 100 °C werden die Teile in kaltes Wasser getaucht, um das glasige Flußmittel abplatzen zu lassen. Zum Schluß sind die Teile mit der Drahtbürste zu reinigen.
Noch ein Hinweis: Vor dem Umgang mit Propan ist gründlich das Merkblatt durchzulesen und danach zu handeln. Das bescheidene Gas kann zur Bombe werden!
An dieser Stelle sei den Herren Wittmann und Ostra (BRD) für ihre guten Hinweise gedankt.

Fortsetzung folgt

Vorschau

Im Heft 7/89 bringen wir u. a.:

– 20 Jahre S-Bahn in Leipzig;
– zum 150jährigen Bestehen der Eisenbahnen auf dem Gebiet der ČSSR: Der elektrische Eisenbahnbetrieb bei den ČSD;
– Rückblick auf die Festveranstaltungen in Riesa anläßlich 150 Jahre LDE;
– Modellstraßenbahn;
– Anlagenvorschläge und Basteltips.

Gartenbahntreffen in Werdau

Alle interessierten Gartenbahnfreunde werden zum 6. Gartenbahntreffen am Sonntag, dem 25. Juni 1989 von 10 bis 17 Uhr in das Kreis- und Stadtmuseum Werdau, Straße der Freundschaft 4, herzlich eingeladen. Die Anmeldungen sind bis zum 15. Juni 1989 zu richten an: Christian Spindler, Ziegelstraße 16, Werdau, 9620. Unkostenbeitrag: 10,– Mark, bitte per Postanweisung einzahlen (gilt gleichzeitig als Anmeldung). Es sind Gleise für den Fahrbetrieb in den Spurweiten 72, 45 und 32 mm vorhanden.
Eigene Gleise können mitgebracht werden, zum Aufbau ist eine saubere Rasenfläche (26 mm × 6 mm) vorhanden. Für den Erfahrungsaustausch bitte selbstgebaute Modelle mitbringen. Kleinstserienverkäufe werden nur gestattet, wenn bei der Anmeldung das Verzeichnis der Artikel mit dem Genehmigungsnummern des DMV vorgelegt wird. Eine Kleinserienberatung ist vorgesehen. Eine geringe Anzahl von Übernachtungen steht wieder zur Verfügung, dies bitte rechtzeitig und gesondert anmelden. Teilnehmer vergangener Treffen werden gebeten, wiederzukommen.
Csp.

Rezensionen

Manfred Berger: „Historische Bahnhofsbauten III", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1988, 272 Seiten, 381 Abb., 39,80 M

Mit dem nun vorliegenden dritten Band schließt der Autor seine „Bahnhofstrilogie" ab. Selbstverständlich, daß der Text wie auch die Ausführung des Werkes der bereits von den Vorgängerausgaben bekannten sehr guten Qualität entspricht. In seiner immer wieder angenehm empfundenen klaren Sprache schildert Manfred Berger die Bahnhöfe des südlichen Teils der heutigen Bundesrepublik Deutschland, der ehemaligen Länder Bayern, Baden, Württemberg, Pfalz, Nassau und Hessen. Zur Übersicht sind wiederum Eisenbahnkarten aus dem 1912 herausgegebenen „Eisenbahn- und Verkehrsatlas von Europa" von W. Koch und C. Opitz einbezogen worden.
Gleich zum Anfang führt der Autor den Leser zum „Ursprung der Dinge", zur ersten deutschen Eisenbahn nach Nürnberg, um dann in der vorgenannten Reihenfolge die Bauten der Länder, jeweils weitestgehend chronologisch, zu beschreiben. Naturgemäß sind hierbei die großen Bauvorhaben der Vergangenheit ausführlicher bedacht worden, weil umfangreicheres Material zur Verfügung stand. Wo möglich, wurden zeitgenössische Berichte original wiedergegeben. Innerhalb der ebenfalls wieder zahlreichen Reproduktionen alter und ältester Fotos geben künstlerische Darstellungen das Kolorit vergangener Tage wieder. Lagepläne ganzer Bahnhofsanlagen, Ansichten einzelner Gebäude, Bilder vom Bau wie auch konstruktive Details und Stadtübersichtspläne mit ihren Eisenbahnstrecken vermitteln dem Interessierten recht umfassende Kenntnisse, insbesondere über die Bahnanlagen größerer Städte. Sogar Ansichtskarten sind nicht vergessen worden. Und ganz selbstverständlich liefern die Fotos viel „Eisenbahn an sich", d. h. interessante Fahrzeuge und weitere Einzelheiten, die besonders solche Hobbyfreunde ansprechen werden, die sich dem Modellbahnbau der Epochen I und II verschrieben haben.
Abschließend kann erfreut konstatiert werden, daß dem Autor zusammen mit den beiden vorangegangenen Bänden die Darstellung der Bahnhofs-Hochbauten in Deutschland von den ältesten bis zu den modernsten Konstruktionen umfassend gelungen ist. Ein Dank aber auch dem Verlag für die solide und geschmackvolle Aufmachung!
Lothar Nickel

Dieser Titel wurde inzwischen an den Buchhandel ausgeliefert. Sollte er vergriffen sein, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Werner Drescher: „Die Eisenbahn in Jena", jena-information, 1988, 80 Seiten, 62 Abb., 7,30 M

Erst Mitte der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts erhielt die alte Universitätsstadt Jena Anschluß an das deutsche Eisenbahnnetz. Dieser Fakt verwundert im ersten Augenblick, gehörte doch die Saalestadt nicht gerade zu den unbedeutendsten der damaligen Zeit. So war der verhältnismäßig späte Bahnbau vor allem der thüringschen Kleinstaaterei geschuldet. Obwohl die Linienführung der die Universitätsstadt berührenden Strecken an alles andere als an das Wort optimal erinnert, galt auch hier die Eisenbahn als Vorreiter und Motor für die industrielle Revolution. Diesem Thema ist die vorliegende Schrift gewidmet. Werner Drescher gelang es, die Eisenbahn im Zusammenhang mit der Entwicklung der Stadt Jena so darzustellen, daß auch Interessenten angesprochen werden, die nur wenig mit dieser Gegend verbunden sind. Es geht um ein Stück deutsche Geschichte, um das Wirken und Leben Jenaer Persönlichkeiten und ihren Einfluß auf den Bahnbau. Die Abschnitte „Die thüringschen Eisenbahnverhältnisse bis 1855", „Die Bestrebungen Jenas zum Anschluß an das Eisenbahnnetz", „Die Saal-Eisenbahn", „Die Weimar-Geraer Eisenbahn", „Die Strecke Porstendorf–Bürgel–Eisenberg", „Die Jenaer Bahnhöfe" und ein Anhang geben einen vielfältigen Überblick. Welchen hohen Informationsgehalt die Broschüre enthält, verdeutlicht uns auch die kurzgefaßten Lebensdaten der Mitglieder der Jenaer Eisenbahnkomitees von 1852 bis 1864. Ein ausführliches Quellenverzeichnis läßt erahnen, welche umfangreichen Studien in Vorbereitung dieser Arbeit notwendig waren. Erwähnenswert ist der Bildteil des Heftes. Fotos, Zeichnungen und andere Belege illustrieren „Die Eisenbahn in Jena" sinnvoll und reichhaltig.
Und noch eines sei bemerkt: Wer vermutet, diese Broschüre sei ein Auszug des vom gleichen Autor verfaßten und 1987 vom transpress VEB Verlag für Verkehrswesen herausgegebenen Buchs „Die Saal-Eisenbahn und ihre Anschlußbahnen" ist schlecht beraten. Es ist ein völlig neu erarbeitetes Manuskript, das viele Informationen enthält, die im genannten Buch nicht zu finden sind.
Wilfried Mengel

Die Broschüre wird nicht vertrieben; sie ist in der „jena-information", Ernst-Thälmann-Ring 35, Jena, 6900, erhältlich.

V. Anton, G. Fiebig (†): „Die Zschornewitzer Kleinbahn GmbH", Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Arbeitsgemeinschaft „Freunde der Eisenbahn", Dessau 1988, 88 Seiten, 9 Tab., 86 Abb., 10,– M

In Zusammenstellungen über jene Klein- und Privatbahnen, die 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurden, wird man sie nicht finden: die ehemalige Zschornewitzer Kleinbahn GmbH. Dieser Verkehrsbetrieb wurde bereits am 22. März 1946 aufgrund eines Befehls der SMAD in eine Werkbahn umgewandelt. Das wiederum war für die bewegte Geschichte der Zschornewitzer Kleinbahn nichts Neues, denn faktisch bestand sie bereits mit all ihren Vorläuferbahnen als solche schon von 1894 bis 1918.
Ihre Entstehung war den Braunkohlevorkommen in der Umgebung von Burgkemnitz und Gräfenhainichen zu verdanken.
Bereits beim flüchtigen Durchblättern der Broschüre fällt die außerordentlich wechselvolle Geschichte dieser regelspurigen Eisenbahnstrecke auf – sei es der Anschluß an die ehemalige Dessau-Wörlitzer Eisenbahn oder der sehr interessante Triebwagenverkehr. Schaut man sich die Broschüre näher an, kann den Autoren etwas bescheinigt werden, was leider bei vielen bisher von Arbeitsgemeinschaften des DMV herausgegebenen Publikationen vermißt wird. Eine logische Gliederung des Textes, ein leicht verständlicher Stil und eine gelungene Bildauswahl machen dieses Heft lesenswert.
Mehr noch: Die Broschüre streift ein Stück Verkehrsgeschichte, dem bisher viel zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Es sind die Anschluß-, Gruben- und Werkbahnen der Braunkohletagebaue.
Darüber hinaus ehren die Mitglieder dieser Arbeitsgemeinschaft mit Herausgabe dieses Heftes ihren langjährigen Vorsitzenden Günther Fiebig, der im vergangenen Jahr – kurz vor Vollendung des Manuskriptes – verstarb.
Wolf-Dietger Machel

Die Broschüre kann von der Arbeitsgemeinschaft 6/37 „Freunde der Eisenbahn", Knarrbergweg 71, Dessau-Ziebigk, 4500, bezogen werden.

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände bis zum 15. zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Bad Dürrenberg 4203 – AG 6/20
Vom 23. Juni bis 25. Juni 1989 Modellbahn-Ausstellung im Klubhaus der Saline am Apothekerberg. Öffnungszeiten: 23. Juni 15.00–19.00 Uhr und 25. Juni 10.00–18.00 Uhr.

Netzschkau (Vogtl) 9804 – AG 3/24
Vom 8. Juli bis 16. Juli 1989 Modellbahn-Ausstellung im Nema-Kulturhaus „Herrmann Duncker", Max-Kranz-Straße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag 14.00–18.00 Uhr, Sonntag 11.00 Uhr–17.00 Uhr

60 Jahre Thüringerwaldbahn
Anläßlich des Jubiläums „60 Jahre Thüringerwaldbahn" organisieren der VEB Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha sowie die Arbeitsgemeinschaften 4/14 Gotha und 4/60 Erfurt des DMV folgende Veranstaltungen:

Sonnabend, 15. Juli 1989
9.00 Uhr Eröffnung einer Fahrzeugschau auf dem Betriebshof und einer Ausstellung zur Geschichte der Bahn im Speisesaal des Betriebes (Waltershäuser Str. 98). Während der Ausstellung laufende Vorführung eines historischen Filmes und zweier Dia-Vorträge. Ende der Veranstaltung im Betriebshof gegen 15.00 Uhr.
Fahrzeugkorso mit den Wagen 56-82-101; 38-98 und 43-93 auf der Strecke Gotha–Tabarz–Gotha mit den Abfahrten ab Gotha Hbf um 11.00 Uhr und 14.00 Uhr, ab Tabarz 12.15 Uhr und 15.15 Uhr.

Sonntag, 16. Juli 1989
9.00 Uhr–15.00 Uhr Fahrzeugschau und Ausstellung wie tags zuvor. Fahrzeugkorso auf gleicher Strecke u. mit gleichen Fahrzeugen wie am 15. Juli. Abfahrzeiten 8.00 Uhr, 11.00 Uhr und 14.00 Uhr ab Gotha Hbf; 9.15 Uhr, 12.15 Uhr und 15.15 Uhr ab Tabarz.
An beiden Tagen sowohl während der Ausstellung als auch zu den Sonderfahrten umfangreicher Souvenirverkauf.

Lokomotive SAXONIA
Die Maschine ist in diesem Jahr auf folgenden Ausstellungen zu sehen:
20. bis 28. Mai 1989 in Leipzig, Dresdner Güterbahnhof,
5. bis 13. August 1989 in Annaberg-Buchholz Süd,
19. bis 27. August 1989 Radebeul Ost und vsl. 12. bis 16. September 1989 Dresden Hbf (anläßlich der Friedrich-List-Ehrung der DDR)

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Cottbus
Die im Heft 11/1988 angekündigte Sonderzugfahrt des BV Cottbus mit BR 01 und BR 02 von Cottbus nach Görlitz und zurück findet nicht am 24. Juni, sondern erst am 16. September 1989 statt. Genaue Informationen über Fahrzeiten und Preise werden rechtzeitig veröffentlicht.

AG 4/64 – Heiligenstadt
Am 8. und 9. Juli 1989 mit den Lokomotiven 94 1292 bzw. 65 1049 von Leinefelde nach Uder, Uder–Heiligenstadt, Heiligenstadt–Uder und Uder–Leinefelde. Vom Rat der Gemeinde Uder ist ein Zubringer-Sonderzug ab Erfurt vorgesehen. Organisiert werden ein Souvenirverkauf und evtl. eine Ausstellung im AG-Gepäckwagen. Fahrzeug-Ausstellung: Lokomotiven 38 1182, 44(1378), 94 249, 106 und 132.

AG 4/6/63 „Traditionsbahn Erfurt-West" Fahrzeiten 1989. Neue Kursbuch-Nr. 643!

c	a/b	c	a/b	
62072	17516	17516	17518	
–	9.30	11.30	14.30	ab Erf. Hbf
–	9.40	11.40	14.40	an Erf. Nord
13.02	9.42	12.00	14.44	ab Erf. Nord
13.30	10.04	13.00	15.05	an Erf. West
14.00	10.35	15.00	–	ab Erf. West
14.25	11.20	15.45	–	an Bindersl.

a/b	a/b	c	c	
17517	17519	17519	62073	
11.35	–	16.25	16.00	ab Bindersl.
11.52	–	16.42	16.20	an Erf. West
11.55	16.15	16.45	16.22	ab Erf. West
12.16	16.36	17.06	16.40	an Erf. Nord
12.18	16.41	17.08	–	ab Erf. Nord
12.30	16.53	17.20	–	an Erf. Hbf

Zeichenerklärung:
a) Triebwagen **nur am 10./11. 6.** (Tag des Eisenbahners – Normalfahrpreis DR)
b) Dampfbetrieb am 1./2., 15./16. Juli und 12./13. August.
c) Dampfbetrieb **nur am 5./6. August** (Güterzug auch mit Dampf). Der 62072/73 wird an diesen Tagen im Wechsel mit einer BR 107 od. einer Dampflok bespannt. Der 17516/19 ist an diesem Wochenende speziell für Fotofans gedacht, deshalb finden Fotohalte vor und nach Erfurt West statt.
Zusätzlich werden vom 3. bis 6. August 89 noch 3 Planumläufe mit Dampflok bespannt. Das werden vsl. sein:
P 6920/21 mit Lok 65 1049
P 6912/19 mit Lok 35 1113
und ein G-Zug Sgh-Er-Sgh mit BR 44 od. BR 41.
Bespannungen:
1./ 2. 7. Lok 74 1230, BR 50.3, BR 52.8
15./16. 7. Lok 38 1182, Lok 38 205
5./ 6. 8. Lok 94 1292, Lok 86 1049
12./13. 8. Lok 94 1292, Lok 86 1049, Lok 58 3047

UNICEF-Sonderfahrt mit dem „Molli"
Am Samstag, dem 8. Juli 1989, veranstaltet die Interessengemeinschaft Eisenbahngeschichte Kühlungsborn beim Kulturbund der DDR (IGEG) ihre diesjährige Sonderfahrt zugunsten des internationalen Kinderhilfswerkes UNICEF.
Gefahren wird mit dem Wagenpark des Traditionszuges der Bäderbahn von Ostseebad Kühlungsborn nach Bad Doberan und anschließend mit dem Park des Städteexpreß „Stoltera" weiter nach Borkow über Kröpelin, Neubukow, Wismar, Hornstorf, Neukloster, Blankenburg und Sternberg (Fotohalte, Scheinanfahrten und Souvenirverkauf).
Die Gemeinde Borkow organisiert an diesem Tag ihr diesjähriges Sommerfest mit Trödelmarkt. Im Bereich des Bahnhofs Borkow sind Mitfahrten auf dem Führerstand einer Dampflok möglich. Bespannt wird der Zug ab Bad Doberan mit der 50 3545-6 vom Bw Wismar. Abfahrt ab Kühlungsborn West um 7.29 Uhr, ab Bad Doberan um 8.57 Uhr, Rückfahrt ab Borkow um 15.05 Uhr. Ankunft in Bad Doberan um 17.23 Uhr, in Kühlungsborn West um 18.15 Uhr. Der Fahrpreis beträgt für Erwachsene 28,00 Mark, für Kinder ab vier bis zehn Jahre die Hälfte. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. In den Fahrpreis einbezogen ist eine Broschüre zur Sonderfahrt. Die genauen Fahrzeiten werden interessierten Teilnehmern mit der Fahrkarte zugesandt. Interessierten Eisenbahnfreunden bieten wir die Möglichkeit der Teilnahme an der Sonderfahrt ab Bad Doberan. Teilnahmewünsche sind bitte an die folgende Anschrift zu richten: IGEG, Postfach 18, Ostseebad Kühlungsborn 1, 2565. Der Fahrpreis ist mit der Bestellung per Postanweisung zu entrichten. Die Fahrkarten werden jedem Besteller bis zum 30. 6. 1989 zugeschickt.

Verschiedenes

Mitteilungen des Generalsekretariats zur Gültigkeit der DMV-Mitgliedsbücher
Das DMV-Mitgliedsbuch ist nur gültig, wenn die auf der ersten Seite des Buches genannten Bedingungen eingehalten sind. Es ist davon auszugehen, daß spätestens ab 1. April eines Kalenderjahres die Kontrollmarke des laufenden Jahres eingeklebt ist. Unsere Arbeitsgemeinschaften sind berechtigt, bei den Einlaßkontrollen von Modellbahn-Ausstellungen oder bei der Tischvergabe von Modellbahn-Tauschmärkten ungültige Mitgliedsbücher einzubehalten.
Diese Mitgliedsbücher werden dem zuständigen Bezirksvorstand zur Klärung der Mitgliedschaft übersandt.

Wer hat – wer braucht?

Biete: H0; BN 150, „me" 2/77, 12/81, 4, 5/82; Ins richt. Gleis mit BTTB. Suche: H0, BR 80, Gehäuse BR 50, BR 23, Kuppelradsätze ABC, Kranwg. Tender 2'2' T 28; „me" 1, 6, 7/83; 12/84. Michael Plies, Pubensweg 20, Magdeburg 3016.

Biete: H0, BR 38, 106, Windbergwagen, Langenschwalbacher u. a. Suche: H0; DR-Gehäuse BR 89^2; $H0_e$: BR 99^{5-6} (sä. IV K); Rollwagen. Mike Richter, PSF 44-55-09, Auf der Kuppe 55, Karl-Marx-Stadt 9053.

Biete: Reprint der DV 939, Merkbuch für Triebfahrzeuge (Dampflok der DR). Suche: Glasers Annalen 1931–1943. Hommel, PSF 62/167, Erfurt 5062.

Biete: einige Straßenfahrz. H0; versch. Lokgeh. H0, N; N-Lok 89.0 (Eigenbau); $H0_m$-Lok (HERR); $H0_e$: Rungenwg 4achs.; Loren (Eigenbau) KD4 Packwg („tm"); Literatur. Suche: Broschüre üb. Wilsdruffer Schmalspurnetz; einige Straßenfahrz. (Pkw etwa 1950); $H0_e$: Schmalspurgüterwg (HERR); Gleise, Weichen („tm"); H0: Lokgeh. BR 55; Loklaternen. Nur schriftl. Tausch bevorzugt! Klaus-Dieter Schubert, Platz der Bauarbeiter 9, 07/10, Dresden 8038.

Biete: Festschriften 100, 125, 150 Jahre deutsche Eisenbahnen; „me" 7/87 bis 3/89 Kursbuch DB 74/75, FS 86/87, PKP 87/88; Harzquerbahn (Ausg. 1978). Klaus-Dieter Schulz, Rüdersdorfer Str. 45, Berlin 1017.

Biete: Eisenbahn-Jahrbücher von 1966 bis 1985. Suche: „Steilstrecken über den Thüringer Wald"; in N: M 61 MÁV u. and. rollendes Material. Peter Schwalbe, PSF 75, Jena-Lobeda 6902.

Biete: Eisenbahnatlas DDR; Dampflok-Archiv 1, 2; „Eisenbahn-Jahrbuch 1985"; Modelleisenbahnkalender 1989. Suche: Drehscheibe in H0; Dampflok-Archiv 3 u. 4; Lok-Archiv Bayern. Jürgen Koch, O.-Thiele-Str. 95, W.-P.-Stadt Guben 7560.

Biete: Modellbahnkalender ab 1974; div. Eisenbahnliteratur; versch. Triebfahrzeuge in TT. Suche in H0: Gleisbaumaschinen; Straßenfahrzeuge. Nur Tausch. Uhlemann, Leninallee 277, Halle (S.) 4020

Biete: Owala; Literatur; in H0 div. Triebfahrzeuge u. Wagen. Liste gegen Freiumschlag. Suche in H0: BR 91 und 92 (ELNA); 91 (meckl. T4); in I: Fahrzeuge, Gleise, Weichen (auch defekt). Heinrich Eschert, Feldberger Ring 34, Berlin 1153

Biete: div. Dietzel-Formsignale; H0 BR 84; div. Güter- u. Personenwg; Drehscheibe u. angef. Ringlokschuppen; Lok- u. Wagenoberteile; Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur. Suche: „tm" I K; zwei- u. vierachs. Wagen in $H0_e$. Werner Schumann, Pl. d. Befreiung 35, Waldheim 7305.

Biete: Stadtilm-Doppelstockzug in 0; Loks u. Wagen in H0; Literatur. Liste m. Freiumschlag anfordern. Suche: Loks u. Wagen in H0 (außer PIKO); Literatur. Peter Wieland, Str. d. Einheit 54, Sömmerda 5230.

Biete: „me" 7/76; 4/79; 1, 2, 5/80; 2, 10/81; 1/82; 9–12/88; 1, 2/89. Suche: „me" 1–3, 7–12/73; 2, 4, 8, 9/75; 2, 3, 8, 11/76; 1–9, 12/77; 1, 2, 7/78; 3/80; 7/81; 2, 3, 4, 7, 8/82; 1, 3–6/83. Uwe Strauß, Otto-Schiek-Str. 40, Eisenach 5900.

Biete: kompl. Anlage in Nenngröße 0, 2 Stromkreise, Landschaftsgestaltung 8,75 m × 1,40 m (6teilig). Zuschriften an: Reinhard Rockrohr, Ernst-Thälmann-Str. 134, Senftenberg 7840.

Biete: Gehäuse der „Gützold"-Schlepptenderlok BR 42 in H0; Originallackierung. Suche: 2 Rollwagen für 12-mm-Spurweite und 1 Güterwagen, gedeckt, 4achs. von HERR. Oskar Breite, Turkuerstr. 27, Rostock 22, 2520.

Biete: Eigenbauten in N; Lok BR 01, 6 D-Zugwg. mit Pack-, Post- u. Schlafwg. versch. Lokgeh. u. a. P8, Kö; ältere Eisenbahnliteratur nach Liste. Suche: And. Eigenbaufahrzeuge in N. Bilder od. Dias von der Garsebacher Brücke der ehem. sächs. Schmalspurbahn Meißen–Triebischtal–Lommatzsch (auch leihw.) Manfred Kootz, Else-Jahn-Str. 32, Berlin 1120.

Biete: H0; BR 24, 50, 64, 66, 75, 80. Suche: H0; BR 84, BR 99 $H0_m$, $H0_e$. Nur Tausch! Frank Werheid, Radeberger Str. 44, Großenhain 8280.

Biete: div. Eisenbahnliteratur von transpress. Liste m. Freiumschlag anfordern. Suche: Dampfloks in Glasers Annalen 1931–1943 und 1947–1967. Detlef Winkler, Joh.-Dieckmann-Str. 3, Altenburg 7400.

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 3/88.

Suche H0-Kesselwagen, 4achsig. J. Starke, Bebelstr. 66, Crimmitschau, 9630

Suche Märklin-Eisenbahn oder Teile, auch defekt. Ingrid Domogalla, Karl-Marx-Str. 106, St. Egidien, 9277

Suche Modellautos im Maßstab 1:87 (H0) zu kaufen. S. Gärtner, S.-Rädel-Str. 5, Dohna, 8313

Sammler sucht zum Kauf Dias der Baureihen 03, 41, 44, 50, 52 sowie 99 im Betriebseinsatz und Eisenbahn-Literatur. Angebote bitte schriftl. an: T. Hanft, Falkenberger Str. 180a, Berlin, 1120

Suche alles in Spur 0 (auch Lit.) bes. Zeuke/Stadtilm. Günther, Wattstr. 6, Leuna, 4220

Suche „Dampflok-A 3" u. „Dieselok-Archiv", BR 01, BR 44, „Steilrampen ü. d. Thür. Wald". Biete „Lok-Archiv Württenb.", „Eisenbahnatlas", „Reisen m. d. Dampfbahn", Modellbahnbau, „Modellb. Pfleg. u. Reparatur". Helbing, Vor dem Schlosse 14, Bad Langensalza, 5820

Biete „Reisen m. d. Dampfbahn", „Lok-Archiv Würtemberg", „Dampflok-Archiv 2". Suche „BR 44", „Dampflok-Archiv Bd. 3", „Schmalspurbahn in Sachsen", TT-Eigenbaumodelle. Th. Fenner, Rilkestr. 64, PF 81-33, Karl-Marx-Stadt, 9081

Biete neuw. Pent. Six m. 2,8/80, 2,8/120, 4/50, div. Zubehör i. Koffer m. Expertise 2 100,– M; EB-Lit. Liste anf. Suche Helmholtz/Staby „Entw. Lok Bd. II Text u. Tafeln. Lange, Dorfstädter Str. 23, Dorfstadt, 9701

Biete „Eisenbahnatlas", „Reisen m. d. Dampfbahn", „Histor. Bahnhofsbauten", 100, 125, 150 J. Eisenbahn, Schmalspur in Gera, Rügen, Harz, Mecklenburg, Elektr. Loks, „Diesellok-Archiv", „Ellok-Archiv", EB-Jahrb. 65, 66. Suche „Die Welt auf Schienen", „Tunnel der Welt". Scheibe, Teichgarten 15, Elsterberg, 6603

Suche Schienen- u. Straßenfahrzeuge M 1:87, bevorz. Modelle aus d. Dampflokzeit. Biete Briefmarken BRD, DDR, Berlin (West), bis Jg. 1975. W. Schulz, Lilienweg 2, Jüterbog, 1700

Biete „Glasers Annalen" alle Bände, „Feuerwehrmuseen d. Welt", „me" 1970–74, „Mosaik". Suche ältere ESPEWE-Modelle, $H0_e$-Lok IK „tm" u. 4achs. P.-Wagen, Bausatz KB4, HERR-Wagen $H0_m$. Nur Tausch u. Ankauf. U. Farr, Beethovenstr. 7, Eilenburg, 7280

Biete LA Sachs., Bay. Bad. Wü, DL Sonderb., Hist. Bfsb. 2 u. a. Kursbücher ab 1960, Dampflok u. Fabriksch. (kein EDV). Suche KB vor 1940, H0-Modelle, Gl. Ann. 31–43, Tunnel d. Welt, EB-Bildbände. Nur Tausch! J. Wiedemann, Am Kindergarten 1, Göritzhain, 9291

Biete BR 23 H0. Suche „Schiene, Dampf u. Kamera". F. Baumbach, Hauptstr. 90, PF 17–14, Seebach, 5912

Biete in H0 VT 33 u. VS 145, 120,– M; BR 195, 41,– M. Suche TT SKL, Kö u. BR 106 Eigenbau, Modellbahnanlagen 1 u. 2. Zuschr. an: U. Bartkowiak, Weberstr. 6, Rostock 5, 2510

Biete „Lok. v. Borsig", „D. gr. Anlagenbuch", „100 J. Eisenb. auf Rügen". Suche „me" 1–12/70, 1–12/71, 1–12/72, 1–12/73, 4/79, 2, 4/80, 6, 7/82, 7/83; „Strab.-Archiv 7", ältere H0-Straßenfahrz. A. Tomisch, Krumpaer Landstr. 50, Mücheln, 4207

Biete wegen Auflösung Material Nenngröße TT von 4,– bis 85,– M. Liste anfordern. Suche rollendes Material H0. R. Böhm, Unterdorf 32, Liedersdorf, 4701

Tausche „Lokomotiv-Archiv Baden" u. „Diesellok-Archiv" gegen Kfz-Literatur vor 1933. Angebote an: M. Siebert, Talweg 5, Oybin, 8806

Biete TT BR 56, BR 130, BR 110 in DB; BR 254, M 61 MÁV sowie div. Gebäude. Liste anfordern. Suche Mb.-Literatur; Fromm „Das gr. Anlagenbuch"; Mb.-Kalender, in TT BR 01, BR 35. M. Grahl, Markt 32, Finsterwalde, 7980

Biete Dampflok-Archiv 1 u. 4, „Diesellok-Archiv", Museumsloks u. Triebwagen, „Oldtimer a. Schienen", „Eisenbahn-Jahrbuch 84", „Lexikon Modelleisenbahn", „Bayrischer Bhf. Leipzig", Harzquerbahn m. SHE, „Eisenb. in Mecklenburg", „Die Thüringerwaldbahn", „Die Leipzig–Dresdner EC". Suche „Reisen m. d. Dampfbahn", Saal-Eisenbahn, „Ellok-Archiv", „Triebwagen-Archiv", „Rügensche Kleinbahnen", „Das große Anlagenbuch", „Mügelner Schmalspurnetz", „Wilsdruffer Schmalspurnetz", „Waldeisenbahn Muskau", „Die Mülsengrundbahn", „Lok-Archiv Bayern", „Lok-Archiv Baden", „Lok-Archiv Württemberg", „Feuer-Wasser-Kohle". Michael Klug, Oststr. 86, Treuen, 9708

Biete „Bilder v. d. Eisenb." 3 u. 7; „R. m. d. Dampfb."; „BR 01", „DLA 4" (Einb. o. Foto); Modellb.-Kal. 77 u. 89; „me" 80/7–9, 81/2–12, 82 u. 83/1–9, 11, 12, 84/3–6, 8, 9, 85/1, 3–10, 12. Suche „Bilder v. d. Eisenb." 4, „R. m. d. Schmalspurb.", „Schmalspurb. in Sachsen", DLA 1–3 (Einb. m. Foto), mögl. Tausch. Weisflog, L.-Herrmann-Str. 5, Karl-Marx-Stadt, 9061

Biete funktionst. Drehsch. H0, roll. Mat. TT, je 100,– M. Suche Material f. Spur 0 od. Raritäten in H0. E. Vogt, Tulpenstr. 26, Halle, 4090

Biete TT E 94, 254, BR 221 DB, versch. ZEUKE P.- u. G.-Wagen, verschl. W., Personen-W. 2-, 3- u. 4achs., DR, DB, PKP, DRG, MITROPA, DSG, ESPEWE-Modelle, H0 BR 01[5], 2 BR 55, VT 137 DRG, Mitteleinstiegw., Spur 0, T 48 l. d. viel Literatur (Liste anf.). Suche TT Material v. Rokal u. Eigenb. sowie E 70 u. T 334, Autos 1:87 v. ESPEWE u. Wiking. Nur Tausch! Ebert, Talstr. 22, Bahratal II, 8301

Biete H0 E 69 DB, E 244, E 499, versch. Güterw., M.-W. Spur 0 Schlept. Lok, 2 P.-W. viele Schienen. Suche H0 BR 23, 56, 50, 42, 65, 64, 91, 03, 80, 110, 01[5], Box mit Kohle, Städtex.-W., Selbstentlade-W., Silo-W., Doppelstock-W., elektr. PIKO-Weichen, ältere Straßenfahrz. u. ESPEWE. Nur Tausch! J. Schwenke, Mühlenweg 17, Bahratal II, 8301

Biete „Lok-Archiv Baden", „Lok-Archiv Würtenberg", Modellbahnkalender 88/89. Suche „Meißner Bimmelbahn", Dieselloks in Glasers Annalen Bd. I u. II, „Schmalspurig durchs Meißner Land", Glasers Annalen 1931–1943 u. 1947–1967, Windbergbahn. Nur Kauf und Tausch. Nücklich, Tieckower Str. 11, Tieckow, 1801

Biete Bücher Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße, Schmalspurb. Gera-Pforten ..., Dampflok-Archiv 1–4, „Dampflok-Sonderbauarten" u. ä. Suche Schmalspurliteratur u. ä. Stockmann, F.-Reuter-Str. 37, Karl-Marx-Stadt, 9001

Biete H0 BR 23, 24, 38[2], Set, 42, 56, 80, V 200, V 100 bl, 106, 120, 130, SVT 137 2tlg, SVT 137 DRG, M 61 SNCB, NOHAB Ellock silber, SKL, VT PIKO Expr., Oberl.-D-Zug-Wg. (Schicht), Doppelstock-W. 4tlg evt. Verk. Suche BR 84, 91, VT, 58, 44 u. a. Arndt, O.-Grotewohl-Ring 18 g, Schneeberg, 9412, Tel.: 54 83

Biete Nenngr. H0 und N Sammlung. Suche Spur 00, 0, I, Dampfmaschinen, Kataloge, Blechspielzeug auch geschl. Sammlung. Angebote an: A. Nütz, Magdalenenstr. 30, Leipzig, 7021

Biete „me" 3, 4/80; 5, 10/81; 11/82; 5, 7, 9/86. Suche „me" 7/88 (nur Tausch). Dähne, Marktgasse 13, Meißen, 8250

Biete umfangr. Mat. in H0, TT u. a. H0 BR 91, 50 Reko, ETA sowie TT, E 70. Suche Dampfloks in H0, $H0_e$, Liste gegen Freiumschlag. Wolff, Bahnhofstr. 12, Wahlitz, 3101

Biete „me" 7/85, 10/87. Suche „me" 1 u. 2/83. J. Hartmann, B.-Dietze-Ring 88, Neustadt (Sa.), 8355

Biete H0 BR 24, 64, 89, VB 140 sowie „Dampflok d. DR", „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße" u. „Eisenb. in Mecklenburg". Suche H0 BR 42 u. 84. Jungmann, Eichhorster Str. 2, Berlin, 1143

Biete „me" 7/81, 8/79, 2/83, Modellautos M 1:87 Matchbox, Modellbahnkalender u. Mosaiks. Suche dringend „me" 8/77, transpress Literatur u. Olympiabuch v. Calgary. F. Nix, Reichenberger Str. 13, Dresden, 8023

Biete BR 110, 80, 242, 244, 119, 35, 56 LVT, BR 100 (Kö), div. Wagen u. a. Suche E 70, Elloks (Eigenbau), $H0_m$-Material. Lehmann, Suhler Str. 5, Berlin, 1152

Biete Spur 0 Wagen u. Schienen (ZEUKE), 80,– M; H0 BR 01, 41, 23, 52 (Kond.), 86, Länderbahnzug (preuß.) und $H0_e$-Wagen und Schwellenband zus. 550,– M. Suche $H0_m$-Loks, Wagen, Schwellenband u. Weichen. H0-Straßenfahrzeuge der 60er Jahre. P. Enzenross, H.-Nüte-Weg 26, Rostock 5, 2510

Verk. „Lok d. DR", „Hist. Bahnh. II", „Lok-Archiv Baden", „Ellok-A.", „Dampflok-A 1", „Dampfl.-A. 4". Panzer, Str. d. 8. Mai 5, Jena, 6900

Biete H0 BR 38 sä., 56, 66, 91, 95 u. a. Su. BR 93, 94, P 8 (Eigenb.), Hartmann, Buchwitzstr. 182, Berlin, 1142

Achtung, Modelleisenbahner! Suche Drehscheibe in H0 u. Flachwag., Niederbordwg., Spezialwag. Biete Schwellenband, gerade (Pilz). Reinhard Goldberg, Willi-Bredel-Str. 16, Rostock 21, 2520

Biete z. Tausch m. Wertausgl. Reisen m. Dampf- u. Schmalspurb., „BR 01", „150 J. Deutsche Eb.", Dampfloks in Glas. Ann. „Museumsloks", alle Fahrz.-Archive, Merkbuch Dampfloks u. weit. umfangr. Eb.-Lit., DMV- u. and Eb.-Brosch., Modellb.-Kal., Eb.-Bildserien, ält. Fahrpläne In- u. Ausl., Einzelhefte „me", Liste anford. Suche BR 44, „50 J. Leipz. Hbf.", „Schiene, Dampf u. Kamera", Eb.-Jahrb. 72–81, 75 J. Harzquerb. u. Heidekrautb., DMV- u. and. Eb.-Brosch., die großen Strecken Westeur., Einzelh. u. Jg. „me", Liste anf. Zuschr. an: K. Thierfelder, Untere Eichstädter Str. 7, Leipzig, 7027

Biete „Harz- u. Brockenb.", „Loksonderbauart.", „Eb. in Mecklenb.", Lokarchiv Bayern, Diesel-, Ellok- u. Dampfl.-Archiv 1, 2, Schmalspurb.- u. Reisewg.-A., Eb.-Atlas, „Seilb. d. DDR", „Bahn Gera–Wuitz", „Hist. Bhf.-Bauten" 1–3, Reisen m. Dampf-, Schmalsp.-B., „Museumsloks", „Metros d. Welt", „Bw. z. Dampfzeit", sowj. Loks, Güterwg., BR 01, „Oldtimer auf Schienen" Lok BR 130, „me" 8/80–9/88, Eb.-Jahrb. 64–85, div. DIA. Hannemann, H.-Klauk-Weg 2, Rostock, 2500

Biete TT E 70 GN. Suche H0 BR 89 (T 3), 53 (Eigenb.). Verk. elektron. Dampflokgeräuschgenerator, mit Pfeifton, Taktgeräusch, fahrspannungsabhängig, 128,– M. Teichmann, Coppistr. 91, Leipzig, 7022

Gebe versch. N-Loks, sowie H0- u. 0-Fahrdraht ab. W. Uhlmann, Trebeweg 11, Dresden, 8051

Verk. Modellbahn-Anlage H0, aus 5 Platten, zerlegb., 3,5 m × 2,3 m u. 1,5 m × 1,15 m, etwa 100 m Pilz-Material, Relais- u. Handschaltg., 5 Trafos, 60 Gebäude, Landsch. unvollst., 11 Triebfzg., 60 Wagen, nur zus., geeign. f. Gemeinsch., zum Materialpr., 4 000,– M. Rolf Böhme, Beethovenstr. 38, Plauen, 9900

Verkaufe sehr alte Fahrpläne. Schriftlich zu erfragen bei: Michael Heinig, Innere Dorfstr. 6, Niederschindmaas, 9611

Verk. „Eisenb. in Mecklenb.", 75 J. Strab. Plauen, Cottbus, 15,– M; Schmalsp. Gera–Pforten, 13,– M; „Das Signal", 5 H., 5,– M; „Eisenbahn im Eichsf.", 13,– M; „Verkehrstechnik", 7 Sonderh., 1928–32, je 10,– M; „Verkehrsprakt.", 13 H., 20,– M; „Dampfl. in Mecklenb.", 9,– M, u. a. H. Neumann, Groscurthstr. 42, Berlin, 1115

H0-Hobbyauflösung! Verk. Anl. (Pilzgl.) 1,75 m × 1,56 m, im Aufbau m. Loks, Wagen, Häusern, viel Zubehör, div. Bildmat., nur zus. f. 3 700,– M. Nöbel, Bleichgasse 16, Lichtenstein, 9275

Verk. an Liebhaber gut erhalt. Eisenbahnm. mit Zubehör, 2 Dampfloks H0, 1 Straßenb. „Santa Fe", D-Wag., MITROPA-W. beleuchtet Fig., Plast u. Holz usw. insges. f. 1 200,– M. Fröschke, Gaglower Str. 93A, Cottbus, 7513

Verk. Gartenеisenbahn Spur II M. 1:22,5; BR 89, Kittel-Dampftriebwagen, 6 Wagen, 7 Weichen, 50 m Gleise, Trafo u. Gebäude (Eigenb.), 7 000,– M; Eisenbahn-Jahrb. v. 1975 b. 1985 á 12,– M; „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985", 35,– M. W. Pohl, P.-Thomas-Str. 20, Spremberg, 7590

Verkaufe „me" Jhg. 1957–1967 (100,– M); Jhg. 1976–1985 (120,– M). Dittrich, W.-Pieck-Str. 56, Dessau, 4500

Verk. f. H0 BR 84, BR 23, BR 42, BR 89, Nebenbahn BR 99 mit 3 Personenwagen. Hermann, Str. d. Befreiung 35, Wittenberg, 4600

Tausche in H0 Doppelstock-Mittelteil-2teil., Doppelstockzug-2teilig, BR 64, 66, 75, 86, 89, 52 Kond., Schnellzugwagen-Schicht. Suche $H0_m$ u. $H0_e$. H. Freytag, Dorfstr. 10/83-12, Kirchberg 2, 9512

Tausche Bayr. Bahnh. Leipzig, Zw. Spree u. Neiße, Dampflok Sonderbau. Suche Annalen 1877–1899 u. 1947–67, Annalen Diesel- u. Dampflok, Saalebahn, Spreewaldb. J. Wellner, L.-Frank-Str. 31, Suhl, 6012

Wir stellen vor:

Ein bemerkenswerter Modellbahn-Güterwagen von Märklin

Seit vielen Jahrzehnten ist sie international bekannt: die Firma Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen, in der Bundesrepublik Deutschland. Produziert werden hier Modelleisenbahnen der Nenngrößen I, H0 und Z. Für die Nenngröße H0 wird zweifellos das umfangreichste Angebot bereitgehalten. Gerade dieses System erfreut sich in den westeuropäischen Ländern großer Beliebtheit. Gründe hierfür gibt es mehrere. Das Dreileiter-Wechselstrom-System ist außerordentlich zuverlässig, das Gleissystem und die Fahrzeuge sind sehr robust gebaut. Vielfach muß sich Märklin aber auch Kritik gefallen lassen. Sie betrifft die im Gegensatz zu Erzeugnissen anderer Hersteller – so auch von PIKO – geringere Detaillierung der Lokomotiven und Wagen. Doch Märklin geht seit kurzem neue Wege und legt mehr als je zuvor Wert auf den vorbildgetreueren Nachbau von Fahrzeugen. Zu den ersten Ergebnissen dieser Bemühungen gehört der 1988 erschienene Milch-Kühlwagen, den „me" im folgenden näher vorgestellt.

Das Vorbild

Eine alte Weisheit des Modellbaus wurde auch bei der Konstruktion dieses Fahrzeugs einmal mehr bestätigt. Ohne ausgiebige Kenntnisse über das Vorbild kann ein anspruchsvolles Modell nicht entstehen. Interessant ist hier der spezielle Werdegang – er wird zunächst kurz skizziert. Zum 750jährigen Bestehen von Berlin sollte eine ansprechende Zupackung herausgebracht werden und ein interessanter Güterwagen dazugehören.

Reizvoll erschien den Konstrukteuren das Bild eines „Kühlwagens für den Transport von Milch für Personenzüge" mit der außergewöhnlichen Aufschrift „Säuglings-Fürsorge der Stadt Berlin". Schnell war man sich einig. Dieser Wagen gehört in den Zug – endlich einmal kein Bier- oder sonstiger Kühlwagen. Die zum Foto gegebenen Angaben waren jedoch mehr als spärlich. Fragen über Fragen mußten geklärt werden. Und dazu gehörten auch solche, die nicht direkt zur Eisenbahngeschichte gehören! Säuglings-Fürsorge Berlin – was war das für eine Institution? Wer hatte den Wagen eingestellt? Wem gehörte der Wagen? Wie viele Wagen dieser Bauart gab es? Welche Farbgebung hatte das Fahrzeug?

Anfragen in Archiven von Berlin (West) und der DDR-Hauptstadt Berlin waren nicht umsonst. Zahlreiche Einzelheiten kamen ans Licht. Akten, Verzeichnisse und alte Fachliteratur führten zum gewünschten Erfolg. Hier nun die wichtigsten Einzelheiten:

Der Milchkühlwagen wurde von der Waggonfabrik Uerdingen gebaut und am 24. Juli 1909 unter der Nummer 822 ausgeliefert. Dieses einzige Spezialfahrzeug gehörte der Deutschen Waggon-Leihanstalt (D. W. L. A.) und war von der „Städtischen Gutsverwaltung Schmetzendorf b. Bernau" eingestellt worden (siehe untenstehende Abb.).

Tabelle Vorbild und Modell des Milchkühlwagens (Angaben in mm)

	Vorbild	1:87	Modell
Wagenkastenlänge	8 300	95,4	91,0
Wagenkastenbreite	2 800	32,3	31,4
Untergestellänge	8 600	98,8	95,0
Länge über Puffer	9 900	113,7	110,4
Radstand	4 500	51,7	52,0



Mit dem Wagen wurde dann hygienisch einwandfreie Milch vom Stadtgut Albertshof, das vom Bahnhof Rüdnitz der Strecke Berlin–Stettin mit einem Anschlußgleis verbunden war, für einen guten Zweck nach Berlin transportiert. Empfänger waren bedürftige Mütter – das Ziel bestand darin, die Säuglingssterblichkeit zu verringern. Der Wagen pendelte zwischen Rüdnitz und dem damaligen Stettiner Bahnhof in Berlin und wurde in Personenzügen befördert.

Vieles wäre noch zu berichten, sei es über das angebrachte Wappen oder technische Einzelheiten. Das aber würde den Rahmen dieser Ausführungen sprengen. Nur so viel sei noch gesagt: Kompromisse waren bei der Modellkonstruktion unumgänglich, denn jede Einzelheit konnte nicht geklärt werden.

Das Modell

Die umfangreichen und zeitaufwendigen Recherchen führten schließlich dazu, daß das Modell nicht mehr 1987, sondern erst 1988 herausgebracht werden konnte. Diese Entscheidung zugunsten einer höheren Detailtreue ist zweifellos zu begrüßen. Auf den ersten Blick fällt sofort die gediegene Ausführung des Fahrzeugs ins Auge. Die Beschriftungen am Wagenkasten und den Längsträgern ist deutlich zu lesen und in hoher Qualität ausgeführt. Der Plasteaufbau weist viele Feinheiten auf. Das trifft auch für das Bremserhaus zu. Einige Modelleisenbahner werden sagen, daß dieses zu groß geraten sei. Ein Vergleich mit den Originalunterlagen zeigt eindeutig – die Abmessungen stimmen! Unbedingt hervorgehoben werden muß außerdem das exakt nachgestaltete Fahrwerk (Blatttragfedern, Achslagergehäuse usw.). Wie bereits angedeutet, blieben Zugeständnisse unumgänglich. Und so wird von Märklin hervorgehoben, daß in Ermangelung genauer Vorbilder Angaben über die Farbgebung diese für das Modell nach optischen Gesichtspunkten festgelegt wurde. In den zugänglichen Unterlagen war über die Farbe kein Vermerk enthalten, und Zeitzeugen konnten nun einmal nicht mehr befragt werden. Deshalb sollte man diesen Kompromiß akzeptieren. Ansonsten stimmen die Abmessungen mit denen des Vorbilds im großen und ganzen überein (Tabelle).

Dennoch sei ein Wermutstropfen nicht vorenthalten. Die Haltestreben für das aus Plaste hergestellte Trittbrett sind zu klobig geraten. Im Interesse einer ausreichenden Stabilität sind sie sicherlich nicht ganz maßstabsgetreu nachzugestalten, aber vielleicht doch etwas zielicher herzustellen. Alles in allem: ein gelungenes Modell.

Wolf-Dietger Machel

Fotos: H. W. Pohl; Reproduktion: Märklin & Cie. GmbH

Leipziger Frühjahrsmesse 1989



Die nachstehend im Bild vorgestellte Post und der offene Güterwagen mit DSB-Beschriftung runden das Bild unseres Messeberichtes auf den Seiten 27 und 28 ab. Das PIKO-Fahrzeug wird dazu beitragen, Transitgüterzüge um eine weitere Wagen-Variante zu bereichern.

Und das Postamt vom VEB VERO ist an ein sächsisches Vorbild angelehnt und sollte deshalb nur auf solchen Heim- und Gemeinschaftsanlagen verwendet werden, wo das nachgestaltete Gesamtmotiv dem sächsischen Landstrich angepaßt wurde. Hier kann es, sinnvoll eingeordnet, ein besonderer Anziehungspunkt sein.

Übrigens machte sich VERO bei der Entwicklung dieses Modells das Baukastenprinzip zunutze. Die Ähnlichkeit mit dem bereits im Herbst vergangenen Jahres vorgestellten Bahnhof „Geyer" ist augenscheinlich (s. a. Rücktitelbild „me" 4/89).

Fotos: Albrecht, Oschatz





Altbau-01 in H0

Dieses Modell stellte unser Leser Siegfried Borchert aus Zepernick (b. Berlin) nach Fotovorlagen her. Grundlage für das Fahrzeug bildete das Fahrgestell der PIKO-01. Der Aufbau entstand aus Messing. Blechstreifen, Kugelschreiberminen aus Metall, Draht und andere Teile dienten dazu, um Kesselringe, Rauchkammertür und weitere Details nachzugestalten. Der schwarze Mattlack wurde in der ČSSR erworben und mit einem Haarlackzerstäuber aufgespritzt.

Das Erstlingswerk, solide ausgeführt, spricht für sich, wenn auch hinsichtlich einiger Abmessungen Kompromisse unumgänglich waren.

Foto: H.-W. Pohl, Berlin





Einige Einzelteile aus dem seit Dezember 1988 im Handel erhältlichen und von VERO Olbernhau herausgebrachten Kleinbausatz „Baustellen-Zubehör". Nichts gegen ein im Bau befindliches Eigenheim an der Eisenbahnstrecke, aber ein Zaun dürfte hier aus Sicherheitsgründen nicht fehlen!

Foto: Albrecht, Oschatz

